LE LITTORAL DE LA FRANCE











Côtes Provençales







LE

LITTORAL DE LA FRANCE

COTES PROVENÇALES

LE LITTORAL DE LA FRANCE

COTES NORMANDES
DE DUNKERQUE AU MONT SAINT-MICHEL

COTES BRETONNES
DU MONT SAINT-MICHEL A LORIENT

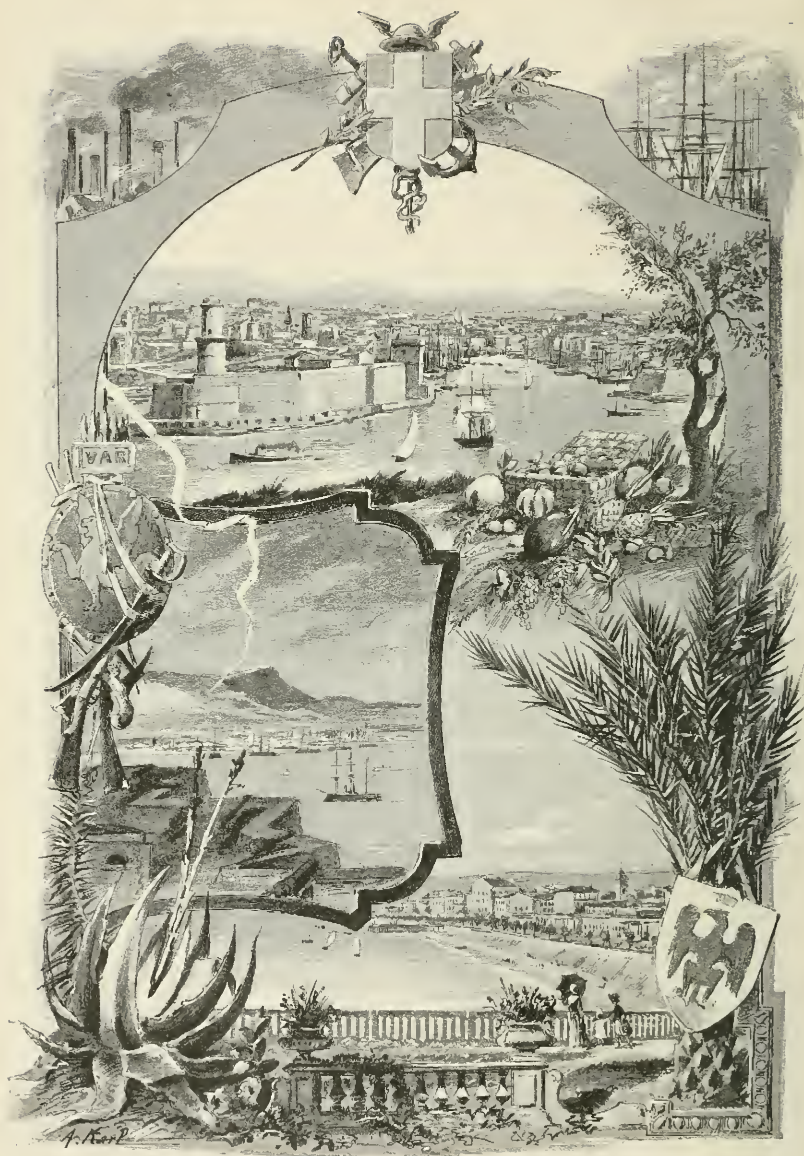
COTES VENDÉENNES
DE LORIENT A LA ROCHELLE

COTES GASCONNES
DE LA ROCHELLE A HENDAYE

COTES LANGUEDOCIENNES
DU CAP CERBÈRE A MARSEILLE

COTES PROVENÇALES
DE MARSEILLE A LA FRONTIÈRE D'ITALIE

Chaque volume se compose de 600 pages, ornées de très nombreuses gravures dans le texte et hors texte.



Le haut du frontispice est occupé par Marseille, à gauche du lecteur est le profil de Toulon et au bas de la page, Nice.

LITTORAL DE LA FRANCE

[illegible]

DE MARSEILLE À LA FRONTIÈRE [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]





PARIS

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

LE LITTORAL DE LA FRANCE

COTES PROVENÇALES

DE MARSEILLE A LA FRONTIÈRE D'ITALIE

DEUXIÈME ÉDITION

PAR

V. VATTIER D'AMBROYSE

OFFICIER DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE

OUVRAGE COURONNÉ DEUX FOIS PAR L'ACADÉMIE FRANÇAISE

(Prix *Montyon* et *Marcelin Guérin*)

HONORÉ D'UNE MÉDAILLE D'HONNEUR DE PREMIÈRE CLASSE

(Société libre d'Instruction et d'Éducation.)

ET D'UNE MÉDAILLE D'ARGENT (Yacht-Club de France.)





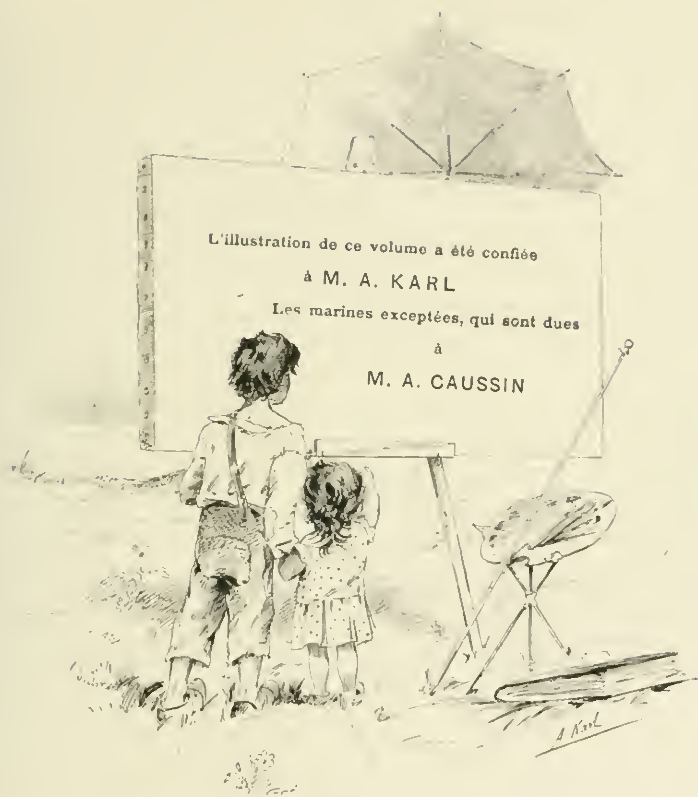
PARIS

SANARD ET DERANGEON, ÉDITEURS

174, RUE SAINT-JACQUES, 174

—

1892


L'illustration de ce volume a été confiée
à M. A. KARL
Les marines exceptées, qui sont dues
à
M. A. CAUSSIN

LE

LITTORAL DE LA FRANCE

CÔTES PROVENÇALES

DE MARSEILLE A LA FRONTIÈRE D'ITALIE

CHAPITRE I

MARSEILLE MODERNE

L'an dernier, parvenus au sommet du *cap Couronne*, nous contemplions l'imposant tableau offert par Marseille, ses montagnes, ses îles, sa rade[1].

Aujourd'hui, nous pénétrons dans l'antique *Massalia* et, dès les premiers pas, nous sommes sous le charme.

Mouvement, travail, gaîté, exubérance vitale sont les traits principaux frappant le voyageur mêlé à la population affairée qui, de tous côtés, court avec le même empressement vers le labeur quotidien ou vers un repos bien gagné.

Nombre de quartiers sont particulièrement animés et la célèbre Cannebière n'a pas, seule, le privilège de captiver l'attention.

La vie d'une cité vraiment grande se déroule, tour à tour, devant les yeux de l'observateur.

Les arts, la science, l'industrie, le commerce, la marine concourent à

1. Voir, cinquième volume : *Du cap Cerbère à Marseille*,

sa prospérité et, depuis près de vingt-cinq siècles écoulés[1], ont fait briller son nom parmi ceux que le monde entier connaît, parmi ceux qu'il prononce avec admiration.

Heureuse entre toutes les villes célèbres, Marseille a conservé les éléments de sa gloire, de son opulence. Parfois elle a tremblé de se les voir arracher; mais, toujours énergique, elle reprend vite courage et, plus ardente à la lutte, elle sait préserver son influence des atteintes funestes.

L'heure même de sa fondation commença la fortune qui lui est restée fidèle. Par un privilège bien rare, la décadence, cette vieillesse des cités, ne l'a jamais sérieusement effleurée, et, loin de succomber sous son activité séculaire, elle se présente jeune, souriante, robuste, comme si le temps ne pouvait rien sur sa force sereine, sur sa triomphante beauté.

Bâtie au pied de collines élevées, sur les bords d'une baie naturelle et devant un golfe parsemé d'îles, Marseille comprit tout de suite le merveilleux parti qu'elle pouvait tirer de sa situation.

La mer, forcément, l'attirait: elle ne résista pas à cet attrait. Bientôt un commerce florissant appela dans la jeune ville une population considérable et, avec la richesse, vint le besoin d'expansion intérieure.

Aujourd'hui, l'enceinte première serait un point bien humble au milieu du magnifique développement qui, depuis longtemps, a englobé les collines avec leurs versants.

En fait, la ville s'étend: au nord, jusque par delà l'entrée du tunnel de la *Nerthe*[2], où passe la ligne ferrée courant vers Paris; au sud, Marseille semble vouloir ne se laisser arrêter que par les chaînes de montagnes abritant, à leur extrémité orientale, le petit port de Cassis.

Au sud-est et au nord-est, plusieurs communes voisines sont devenues une banlieue nouvelle qui elle aussi sera, sans doute, un jour prochain annexée.

Chose remarquable, cette extension n'a pas eu pour résultat de créer des centres factices d'où la vie doive se retirer dans un avenir peu éloigné. Tout au contraire, les derniers recensements ont prouvé la faveur dont jouissent ces quartiers excentriques. « Alors que la population de la commune tout entière triplait seulement, celle de la banlieue proprement dite *quintuplait*[3]. »

1. La fondation de Marseille est généralement reportée à 600 ans avant l'ère chrétienne.

2. Mot provençal signifiant *myrthe*. La montagne de la Nerthe est renommée pour ses excellents pâturages.

3. M. Joseph Mathieu. — *Marseille, statistique et histoire*, excellent travail des plus intéressants à consulter.



MARSEILLE — PALAIS DE LONGCHAMP

Et, parmi ces agglomérations, quelques-unes dépassent de beaucoup la proportion indiquée. *Les Chartreux*, par exemple, possédaient, en 1820, deux cent soixante-douze habitants: maintenant ce chiffre est de plus de *sept mille*. Le nom peu euphonique du quartier *des Crottes* n'a pas nui à son développement; au lieu de cinq cent quatre-vingt-dix habitants, il en compte, à présent, plus de six mille. Mais qu'est cela en présence de la faveur attachée au quartier de *la Belle-de-Mai*, une poétique appellation, n'est-ce pas?

En 1820, le nombre des habitants était de moins de six cents; il est de plus de *onze mille* aujourd'hui.

Cette seule constatation justifierait, si elle pouvait être encore discutée, l'établissement de la préfecture des Bouches-du-Rhône à Marseille, qui sut faire de grands sacrifices pour devenir la métropole du département[1].

La création du chemin de fer, qui a nécessité la disparition de jardins et de champs remplacés par de superbes rues, l'installation d'industries nouvelles, la fondation d'usines nombreuses, donnent un aliment toujours renaissant à cette prospérité de la banlieue marseillaise.

En même temps, la ville y trouve la sécurité de son commerce maritime, car, à notre époque, la nécessité des entrepôts ne s'impose plus. Il faut une industrie, une consommation *locales* pour entretenir l'abondance, la multiplicité des trafics.

Marseille n'a pas attendu, pour assurer sa stabilité commerciale, que les exigences des relations modernes entre peuples fussent suspendues, menaçantes sur son port. Elle recueille le fruit de son travail intelligent et n'a plus qu'à persévérer dans cette voie de progrès, pour rendre inoffensives les jalousies étrangères.

Parcourons la ville. Combien de sujets d'étude intéressants frapperont notre esprit et nos yeux! Combien nous serons heureux de constater que l'influence française dans la Méditerranée n'échappera pas à Marseille.

Nous venons de le dire, l'établissement du chemin de fer a transformé en un beau quartier moderne une longue suite de jardins et de champs. Il fallait bien que l'agent nouveau, et désormais indispensable de la prospérité publique, trouvât la place nécessaire pour étendre ses multiples et fécondes ramifications.

1. Aix, en sa qualité de capitale de l'ancienne Provence, avait, d'abord, été choisi pour chef-lieu. Mais l'importance de Marseille militait trop en sa faveur pour que le premier choix fût maintenu: la ville consentit de grands sacrifices pour obtenir la Préfecture, et, en 1800, ses vœux eurent enfin gain de cause.

Son voisinage a été le signal d'un grand essor pour les quartiers adjacents : Les Chartreux, la Belle-de-Mai.

Suivons l'embranchement de La Joliette et rendons-nous jusqu'à *l'anse de la Madrague*, pour ne rien perdre du tableau mouvementé des quais et des bassins.

L'anse où nous sommes parvenus porte le nom de ces immenses filets, jadis trop employés, avec lesquels on faisait une destruction si funeste des bancs de thons[1].

Elle forme l'extrémité septentrionale de l'avant-port nord, protégé, au delà du *cap Pinède*, par l'abri de la grande jetée du large.

Nous avons dépassé la limite des nouveaux ports marseillais et, cependant, on peut déjà pressentir leurs dispositions habiles autant que grandioses. Plus d'une fois encore nous les parcourrons, afin de les étudier complètement. A cette heure, bornons-nous à leur demander le relief brillant des mille facettes dont ils se composent.

Voici un *Avant-Port nord* qui, probablement, ne s'arrêtera pas en un si beau chemin et finira par englober l'anse entière de *la Madrague*. Voici le *bassin National*, les *bassins de Radoub*. Tout de suite le mouvement s'accentue. Nous arrivons devant les *Abattoirs*, le *bassin d'Arenc*, la *Gare maritime* et les *Docks*.

Il s'agit d'avoir le pied marin pour circuler au milieu de ces cordages, de ces rails, de ces balles de marchandises, de ces tonneaux, de ces amas de fer, de ces piles de bois, de ces montagnes de charbon, de ces pyramides *d'agglomérés*[2], de ces tas de pierres, sans compter le passage de véhicules de toute sorte : charrettes, chariots, voitures de service et de maîtres, fiacres, tramways, omnibus, camions de la gare.

Puis il faut laisser courir les douaniers affairés, les portefaix pesamment chargés, les matelots venant à terre ou retournant à leurs navires, les négociants actifs, les passagers des grands bateaux sur le point de reprendre le large ou débarquant, après une traversée plus ou moins pénible.

Bruit et affairement redoublent en approchant du superbe bassin de *La*

1. Voir, cinquième volume, chapitre XLV.

2. On sait que, maintenant, la fabrication de briquettes composées de débris carbonifères et de lignites autrefois dédaignés, rend les plus grands services à la navigation, car elle permet d'emmagasiner une énorme quantité de combustible, sous une forme commode, régulière et exigeant un moins vaste emplacement. En même temps, l'emploi des agglomérés concourt à la précision, à la marche parfaite du feu des machines.

Joliette[1], où se trouvent centralisés la presque totalité des services maritimes. Paquebots et navires de toutes dimensions y prennent place côte à côte. Ce n'est guère devant cette intensité de travail que la crainte de l'avenir peut se faire jour. Trop d'intérêts sont liés à l'intérêt même du port de Marseille, pour qu'un rival plus heureux enlève à ce dernier sa prépondérance méritée

Une certaine surprise saisit lorsque, tout à coup, on aperçoit, dressés au



Marseille. — Bassin de La Joliette. (Vue prise de la cathédrale.)

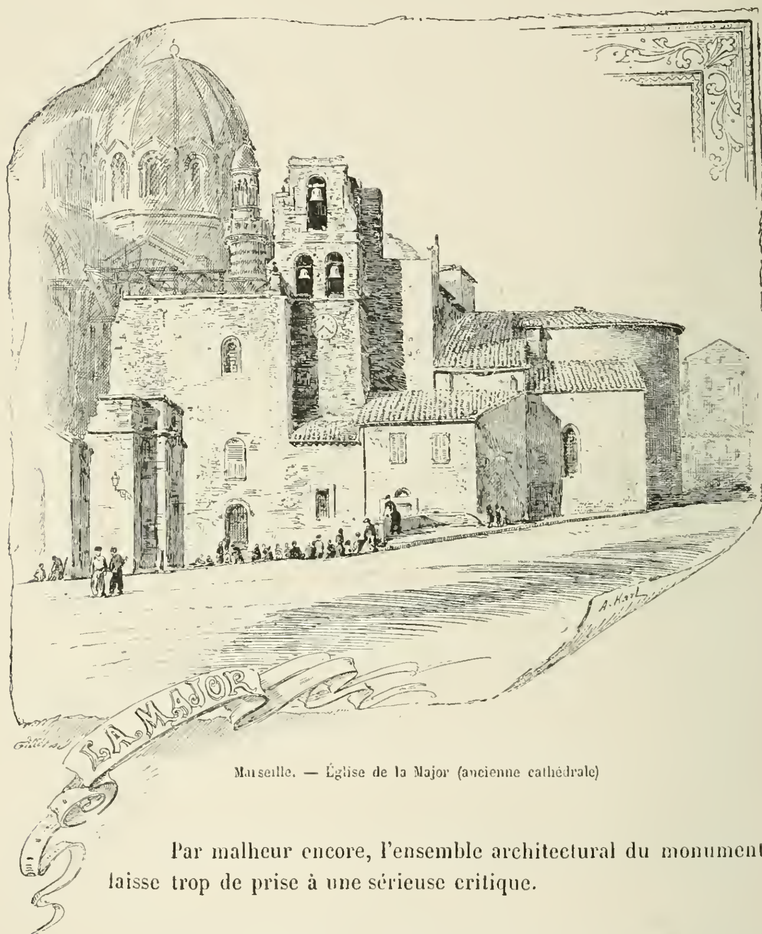
sommet d'un monticule confinant le *quai de la Tourette*, les constructions du nouvel évêché et de la nouvelle cathédrale.

Dans ce quartier essentiellement marin et commerçant, le dernier de ces édifices semble au moins dépaysé. Consacré à la prière, il devrait occuper une place où le recueillement fût plus facile, et ses tours devraient être au centre même de la ville, où elles paraîtraient planer en protectrices.

Mais là, au contraire, on le dirait relégué en dehors de l'enceinte habitée

1. Il tirerait son nom de la station de navires romains que César y aurait établie après la prise de Marseille.

et comme privé de voies d'accès. Sans doute, la proximité de la vieille église *Notre-Dame-la-Major* a été la cause déterminante du choix de l'emplacement.



Marseille. — Église de la Major (ancienne cathédrale)

Par malheur encore, l'ensemble architectural du monument laisse trop de prise à une sérieuse critique.

Nous avons continué notre route et le *fort Saint-Jean* se présente. Il défend l'entrée du *Lacydon* ou *Vieux Port*, la baie naturelle dont les conditions nautiques décidèrent du sort de Marseille.

Sur son rivage débarquèrent les premiers marins du monde, ces Phéniciens intrépides qui, ne redoutant rien, sinon de voir péricliter leur négoce,

ne pouvaient manquer d'utiliser un abri aussi précieux, aussi propice aux échanges et aussi facile à défendre à cette époque.

Après les Phéniciens, les Grecs d'Ionie, leurs heureux imitateurs, abordèrent au Vieux Port et furent suivis par les Romains. Toutefois, ces divers conquérants ayant vite apprécié une telle position, se montrèrent jaloux de la rendre florissante.

Les Barbares n'en usèrent pas ainsi et, quel-



Marseille. — Rues Noailles et Cannebière.

ques siècles plus tard, les Sarrasins recommencèrent l'œuvre destructive.

Mais il était dans la destinée de Marseille de sortir victorieuse de toutes les calamités. Le *Lacydon*, le port que des médailles antiques représentent sous les traits d'un dieu jeune et beau, reprenait vite faveur.

Le mythe adopté est toujours vrai, en ce sens que la baie primitive n'a rien perdu de l'harmonie de ses contours, et que, pénétrant profondément au cœur de la ville, elle participe à toutes ses pulsations.

Les ports nouveaux étaient nécessaires. Sans dommage réel, le commerce

marseillais ne pouvait jeter bas une large portion des anciens quartiers, pour



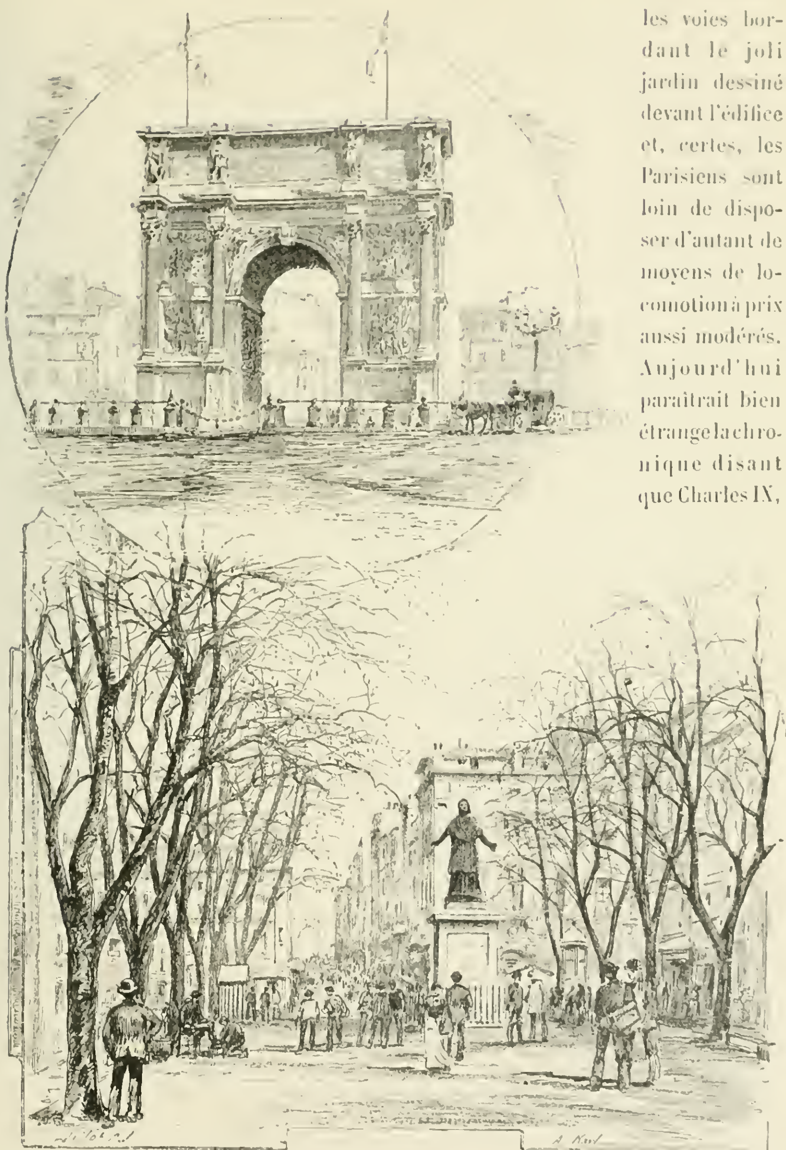
donner à ses docks la place qui manquait. Néanmoins, le Lacydon n'est pas devenu inutile et les travaux entrepris depuis peu vont, au contraire, lui assurer un durable regain de jeunesse.

D'ailleurs, ces réflexions, à peine a-t-on la possibilité de les faire, car nous sommes arrivés au fond du port, devant la magnifique artère qui, sous les noms de rues *Cannebière* et *de Noailles*, d'*Allées de Meilhan* et de *boulevard de la Madeleine*, traverse entièrement Marseille de l'ouest à l'est, en s'infléchissant un peu vers le nord.

A deux pas du port, *la Bourse* e t un centre d'animation dont Paris s'enorgueillirait et que les Marseillais n'ont vraiment pas tort de vanter.

La plupart des omnibus, ainsi que des tramways, ont pris pour lieu de

stationnement les voies bordant le joli jardin dessiné devant l'édifice et, certes, les Parisiens sont loin de disposer d'autant de moyens de locomotion à prix aussi modérés. Aujourd'hui paraîtrait bien étrange la chronique disant que Charles IX,



Marseille. — L'Arc de triomphe. — Le Cours Belsunce. — Statue de Belsunce.

ayant fait annoncer (d'Aix) son arrivée à Marseille, il fallut envoyer des bûcherons couper tous les arbres sur la route, afin que le carrosse royal pût circuler. Ce carrosse, tout porte à le croire, fut le premier que la ville admira. Jusqu'alors on voyageait à cheval ou en litière et les transports avaient lieu à dos de mulet[1].

Ne semble-t-il pas que l'on parle de temps fabuleux? Et pourrait-on même se souvenir que la voie ferrée, reliant Marseille à Paris, date seulement de 1855?

En moins d'une minute, un nombre incroyable d'omnibus, de tramways rayonnent dans toutes les directions. Si l'on ajoute, à l'encombrement inévitable, le passage des voitures particulières et de travail, le flot des piétons accourant incessamment des rues latérales ou du port; si l'on y joint, pour fond de tableau, les mâts des navires ancrés dans le Vieux Port, et que, sur le tout, l'ardent soleil du Midi brille au milieu d'un ciel luttant d'éclat avec la mer bleue, on comprend l'enthousiasme provençal, on finirait même par le trouver amplement justifié.... surtout si, hasard heureux! le *mistral* ne soufflait pas.

Hélas! le mistral souffle souvent et, malgré son rôle utile, car on ne peut lui dénier le titre de Grand-Voyer de Provence, on supporte difficilement ses rafales. aussi impétueuses que glacées.

Cependant nous marchons toujours. La Cannebière est vite franchie: le *cours Belsunce*[2], si bien nommé *le Forum marseillais*, apparaît tout bruyant, tout encombré, mais fier de la statue du prélat héroïque dont il porte le nom et de l'Arc de Triomphe qui termine sa longue perspective.

A droite, il est continué par le *cours Saint-Louis* et par la *rue de Rome*, le premier, tout embaumé des fleurs gracieusement disposées dans de nombreux kiosques où, sur un siège fort élevé, trônent les marchandes sollicitant les chalands. Quand vient la saison des fraises, c'est encore sur le cours Saint-Louis que les jardiniers vendant le fruit parfumé se tiennent de préférence.

Avec quelque peine on se détourne de cette place charmante, mais, bientôt, la ville a reconquis notre attention. Les platanes des Allées de Meilhan offrent leur frais abri. Un peu partout, de vieux arbres dressent leurs cimes, en ponctuant les courbes multiples de boulevards qui s'allongent dans toutes les directions.

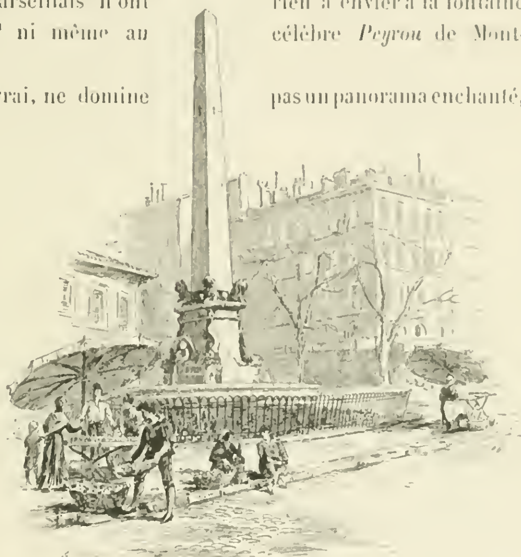
1. M. Joseph Mathieu : *Marseille, Statistique et histoire.*
2. Orthographe conforme aux documents officiels. Trop généralement, on est porté à écrire : Belzunce.

Laissons-nous tenter par un de ces détours ombreux. Le chemin des écoliers nous conduira, du cours du Chapitre, à l'élégant boulevard moderne de Longchamp, voie digne du palais du même nom.

C'est pour recevoir le tronçon final de l'aqueduc apportant à Marseille les eaux de la *Durance*, que le palais de Longchamp a été construit.

Chose rare dans les monuments élevés de nos jours, on peut ici admirer sans réserve, et les Marseillais n'ont rien à envier à la fontaine Sainte-Marie de Rouen[1] ni même au célèbre *Peyrou* de Montpellier[2].

Longchamp, il est vrai, ne domine pas un panorama enchanté, comme celui de la promenade montpelliéraine, mais il possède d'autres séductions appréciables.



Marseille. — Fontaine de la place des Fainéants.

Élégantes autant que gracieuses, les proportions du Château-d'Eau se relient, par deux galeries ouvertes, à deux pavillons renfermant les Musées.

Groupes et statues, parterres de fleurs, arbres et arbustes accompagnent les eaux jaillissantes, tandis que le bleu du ciel, semblable à une riche draperie, forme le fond des arceaux des galeries et rend plus éclatante leur lumineuse blancheur.

Le génie de la Grèce n'eût pas trouvé beaucoup à reprendre dans ce palais, si bien placé au milieu d'une ville fondée par une colonie grecque. Le regard s'y attache avec un vif plaisir, et il ne faut rien moins que la beauté du Jardin zoologique, ou celle de l'ensemble que l'on découvre de la terrasse de l'Observatoire[3], pour en détourner les regards.

1. Voir, premier volume, troisième édition, page 295 et suivantes.
2. Voir, cinquième volume, page 302 et suivantes.
3. Situé dans le jardin.

Plusieurs fois encore, néanmoins, nous serons attirés par cet harmonieux tableau, et nous n'en perdrons plus le souvenir.

Mais nous nous sommes laissé entraîner bien loin du Vieux Port; revenons-y pour voir Marseille sous son plus séduisant aspect.

Tout d'abord, convenons-en, la rive méridionale du vieux bassin ne paraît pas devoir répondre à notre attente. Une drague y travaille pour la débarrasser des sédiments apportés par les égouts du *quai du Canal*. Heureusement, des travaux en voie d'exécution[1] assureront désormais l'hygiène de la ville, jusqu'alors trop négligée.

Cette rive sud du Lacydon est affectionnée par les marchands de coquillages, de crustacés, de mollusques : praires, clovisses, arapèdes, huîtres, moules, crevettes sont dressés en montagnes, près de buissons épineux d'oursins, bientôt distribués aux amateurs et sans cesse renouvelés.

On peut l'avancer, l'oursin est le type caractéristique le plus abondant des espèces maritimes capturées par les « pêcheurs à pied » de la Provence, où l'on en fait une consommation énorme.



Marseille. — Marchande de poisson.
Ai tou-viou, tou-viou!!! « Est tout vif, tout vif!!! »

La rive s'est creusée pour les besoins du *Bassin de Carénage*.

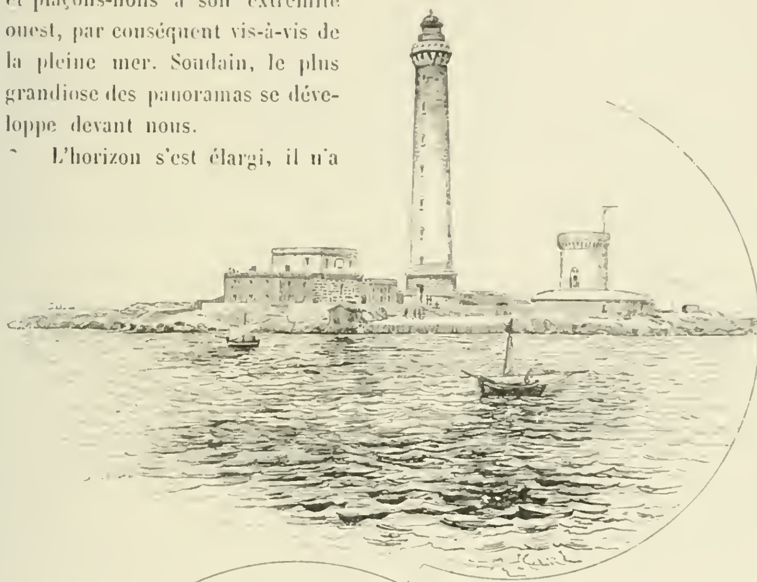
Faisons-en le tour, et les derniers débris de l'abbaye Saint-Victor seront devant nous. Ils paraissent bien écrasés, bien sombres, ainsi tapis au pied de la montagne, du sommet de laquelle s'élance le clocher blanc de Notre-Dame-de-la-Garde, mais leur caractère architectural les laisse toujours fiers, toujours imposants et parlant encore de leur puissance, de leur renommée, liées aux premiers temps de l'Église marseillaise.

1. Depuis le 25 mars 1888.

A présent, le fort Saint-Nicolas va dominer la colline, dont le prolongement en cap, sur la mer, forme à l'est l'*anse de la Réserve*. Le côté occidental est couronné par l'*hôpital du Pharo*, installé dans les constructions de ce qui fut le Palais impérial.

Contournons l'*anse du Pharo* et plaçons-nous à son extrémité ouest, par conséquent vis-à-vis de la pleine mer. Soudain, le plus grandiose des panoramas se développe devant nous.

L'horizon s'est élargi, il n'a



Marseille. — Le phare de Planier.

plus pour limites que le ciel et l'eau, mais, sur l'immensité bleue, des îlots arrêtent le regard. Loin, très loin, dans le léger voile diamanté d'une faible houle, cette colonne blanche est le *Phare de Planier*, magnifique construction à feu de couleur, s'éclipsant pour renaître plus brillant et indiquer la route du port.

Beaucoup plus près de terre, gisent trois autres îlots, vieilles sentinelles du port antique : Pomègue, If, toujours en possession de sa forteresse, mais déchu de son droit de défendre Marseille; Ratonneau qui, un instant, crut abriter un monarque.

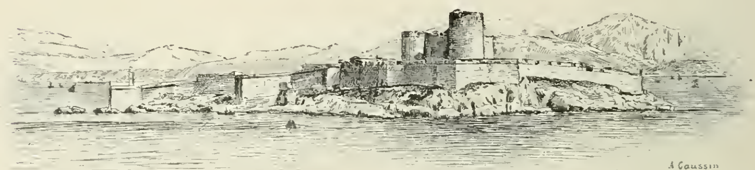
Tournons-nous vers le nord. A notre droite, le Lacydon étale ses eaux tranquilles, où ne se bercent que des navires à voiles et des bateaux de plaisance.

La ville se déploie, majestueuse, avec sa double couronne d'arbres et de tours, enveloppée dans le poudroiement pailleté, chatoyant de sa chaude atmosphère, et dans l'immense ligne de quais bordant les ports nouveaux.

Les cheminées des paquebots en partance soufflent sans relâche leurs spirales de fumée, bientôt dispersées à tous les points du ciel.

Le murmure profond, exhalé par la foule occupée sur les ports, se mêle à la voix des flots rythmée par la houle, et monte, puissant, dans la liberté de l'espace.

Jetons maintenant les yeux vers le sud. Une harmonie nouvelle pénètre le cœur.



Marseille. — Le Château d'If. (Vue prise du Frioul.)

De petites baies mordent tantôt faiblement, tantôt avec force le rivage. Les vallons se font abrupts ou plongent mollement entre les pentes des collines rocailleuses.

Puis les souvenirs imaginaires (si ces deux mots ne contrastent pas trop bizarrement entre eux) se ravivent, car, en poursuivant notre marche, et tout de suite après l'*anse du Pharo*, nous côtoyons celle des *Catalans*, bien réduite, par malheur, et dépouillée du charme pittoresque qui, justement, l'avait fait aimer du poète romancier.

Mercédès ne s'y reconnaîtrait plus, et c'est bien dommage, puisque les bouleversements accomplis n'ont rien produit, jusqu'à présent du moins, d'agréable ou d'utile.

Nous suivons, désormais, le chemin *de la Corniche*, superbe route établie au bord de la mer, jusqu'à l'*anse de Montredon*[1]; si elle n'atteint pas

1. 8 kilomètres.



MARSEILLE. — PARC DU CHATEAU BORÉLY

les hauteurs vertigineuses de la première et grande *Corniche*[1], elle permet d'admirer les divers aspects, tous dignes d'attention, du vaste golfe marseillais.

Traversons le vallon et l'*anse des Auffes*, l'*anse de Malmousque* (dépendant d'ENDOUME), qui forme un cap au milieu de la rade portant son nom. Passons devant la jolie petite crique fâcheusement appelée *anse de la Fausse Monnaie*, et franchissons le *vallon de l'Oriol;* toujours le bleu de saphir des vagues et le bleu de turquoise du ciel mettront une teinte plus



Marseille. — Anse et bains des Catalans.

accusée sur les montagnes, sur les îles, sur les rares bouquets de bois poussant à grand'peine dans un sol calcaire.

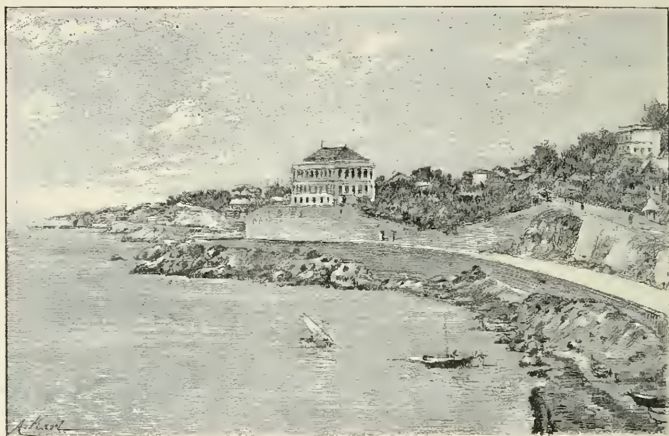
Mais si, pour un habitant du Nord, ces teintes chaudes semblent déjà presque trop éblouissantes, si l'élévation de la température lui devient, à la longue, aussi insupportable que les tourbillons de fine poussière des routes, sa surprise grandira en découvrant, au plein soleil, bravement plantées sur des roches nues, brûlantes et loin de tout ombrage, les plus étranges petites constructions du monde.

Quels matériaux hétérogènes ont servi à les édifier? Ruines de maisons ou ruines de navires?

Lilliput, d'ailleurs, n'en désavouerait pas un grand nombre, et le chambranle de plus d'une porte ferait baisser la tête à un homme de taille ordinaire.

1. Construite en 1806 et conduisant de Nice à Gênes.

Qu'importe! Saluons les *Cabanons* [1], autrement dit le lieu du repos dominical d'une foule de Marseillais, négociants ou rentiers, et non des plus humbles! Beaucoup d'entre eux pourraient aisément se donner le luxe d'une vraie maison de campagne, mieux située. Mais le Provençal, le Marseillais surtout, aime à la fois sa ville natale et le soleil. Il ne voudrait pas s'éloigner de la première et ne cherche pas à se garantir complètement du second.



Marseille. — Le chemin de la Corniche.

Le « cabanon » répond à son désir; c'est un pied-à-terre où, sans gêne, il peut passer les heures de trêve.

Là, on ne risque point d'engloutir, en constructions, un gros capital utile à la marche du négoce ou qui entamerait sérieusement l'équilibre du revenu.

Là, on possède pleinement sa liberté, qu'une « villa » fastueuse garrotterait à demi. Généralement, pas de domestiques dans le logis en miniature : les maîtres se contentent de leurs propres services.

L'idéal du cabanon est celui dont le terrain, surplombant la mer, a permis, de plus, l'installation d'une « réserve », c'est-à-dire d'un parc à coquillages.

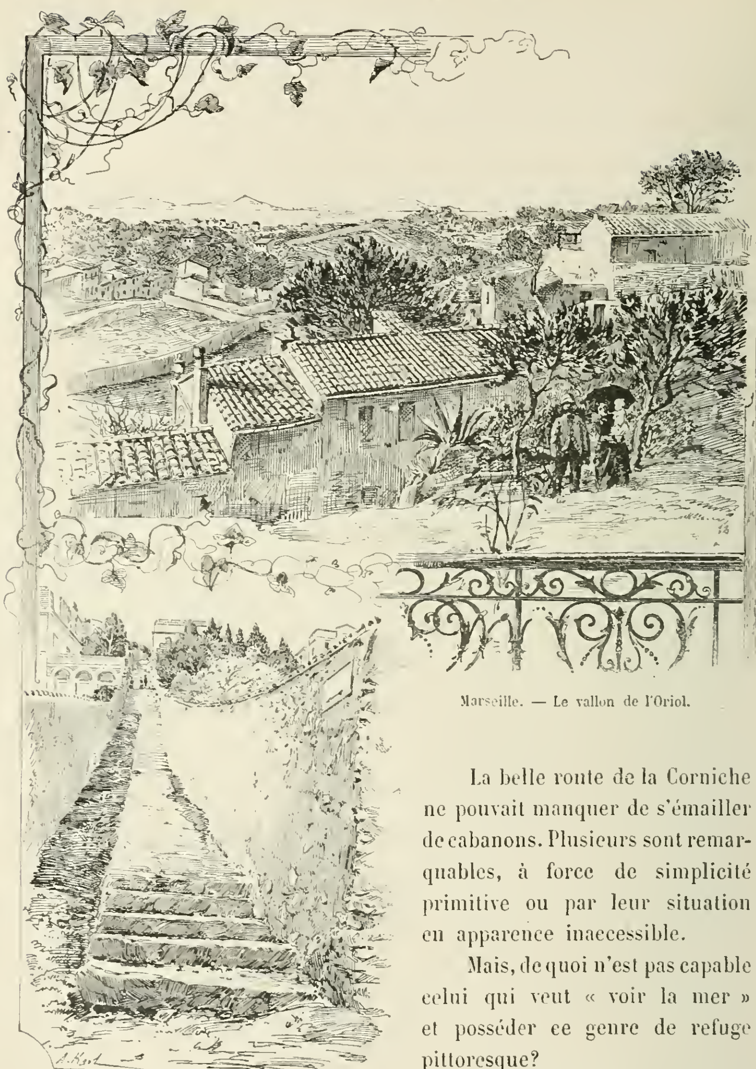
1. Diminutif de la *bastide*.

Et selon le temps, les circonstances, par exemple la fête des propriétaires, des régates ou un événement national, le cabanon, prenant un aspect joyeux, se couvre de pavillons multicolores. « Nous en avons *soixante* et nous les aurions tous mis dehors si nous avions prévu votre visite!... » disait avec orgueil un de ces propriétaires au voyageur qui l'interrogeait.



Marseille. — Pont et vallon des Auffes.

Le « cabanon », c'est le « *cagnard* » agrandi, le cagnard, coin quelconque bien abrité du vent (ce fléau de la Provence), et où, tranquillement, sous les rayons de feu du soleil, on peut bercer sa paresseuse rêverie!... A la condition d'être né dans le pays et, par suite, de savoir s'accommoder d'une température tropicale.



Marseille. — Le vallon de l'Oriol.

La montée Buenos-Ayres.

La belle route de la Corniche ne pouvait manquer de s'émailler de cabanons. Plusieurs sont remarquables, à force de simplicité primitive ou par leur situation en apparence inaccessible.

Mais, de quoi n'est pas capable celui qui veut « voir la mer » et posséder ce genre de refuge pittoresque?

Nous dépassons le quartier du *Roucas-Blanc* et *la Traverse de Gratte-Semelle*, nom significatif, peignant la raideur des pentes qu'il faut gravir ou descendre, si l'on veut abréger le chemin conduisant vers Marseille.

Nous n'avons, nous, aucune raison pour ne pas prolonger le plaisir de la route, tout au contraire. *Le Prado* est à une faible distance; par cette admirable promenade plantée d'arbres[1], nous atteindrons la rue de Rome et par conséquent la Cannebière, mais après avoir visité les beaux jardins du *château Borély*, limités, au nord, par la petite rivière l'*Huveaune*.



Marseille. — Type de cabanon : Les Favouilles (en français : *crabes*).

Des collections précieuses : antiques, sculptures, tableaux, bijoux, sont renfermés dans ce château où, entre autres objets remarquables, on peut étudier les restes d'une barque phénicienne, trouvée dans le Vieux Port.

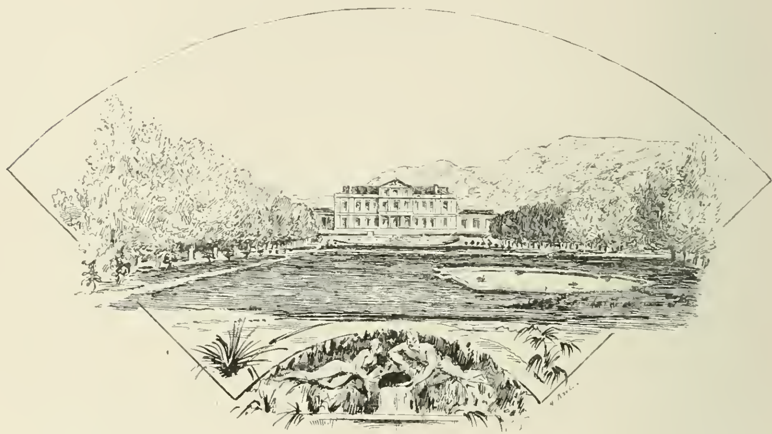
Nous pouvons maintenant revenir vers Marseille; mais, alors, peut-être nous apercevrons-nous que le côté monumental lui manque.

Elle possède de fort belles places, comme celle de *Saint-Michel*, si vaste, si favorablement située sur le plateau (appelé *La Plaine*) qui domine sa partie orientale. Elle a de jolis coins, trop négligés des

1. Longue de plus de 8 kilomètres.

artistes, comme cette petite fontaine de *Puget*, élevée vis-à-vis de la maison habitée par le prodigieux sculpteur; comme la *fontaine d'Homère*, inspirée par les souvenirs de l'origine de la ville et qui semble, avec son modeste lavoir, nous transporter en Grèce.

Elle a, nous venons de les parcourir, de merveilleuses promenades; cependant elle ne nous montre point de riches trésors, comme ceux légués à d'autres



Marseille. — Château Borely. — Jardin public, parc et champ de courses sur la plage, à l'extrémité du Prado.

villes moins opulentes par l'antiquité, le moyen âge ou la Renaissance.

La nouvelle cathédrale s'élève tout près, dit-on, de l'emplacement d'un Temple de Diane; cela ne suffit pas à la rendre vraiment belle, quoique ses dômes produisent un effet assez pittoresque. Quant au nouveau palais épiscopal, il est surtout remarquable par sa situation dominant la rade et les ports.

Notre-Dame-de-la-Garde est une très riche chapelle, bâtie dans la plus admirable des positions, puisqu'elle occupe le point culminant de la ville, mais son ensemble pèche par les proportions. L'Hôtel de Ville a perdu le splendide écusson de marbre que Puget avait pris la peine de sculpter.

En réalité, Marseille, veuve de ses murailles et ne pouvant se parer d'aucune belle ruine romaine ou grecque, n'a de remarquable, nous l'avons dit, que ce qui subsiste de l'abbaye de *Saint-Victor*, bâtie au cinquième siècle,

en l'honneur du martyr du même nom; centre de la ville épiscopale, elle fut rebâtie au treizième siècle et agrandie, au quatorzième, par le pape Urbain V. L'abbaye ressemble plus à une forteresse qu'à un édifice religieux et continue la tradition de ces églises-citadelles dont nous avons vu de si beaux modèles à Béziers, à Agde, à Frontignan, aux Saintes-Maries[1]. Ses cryptes ou catacombes sont justement célèbres et sa *Vierge noire* (par conséquent rapportée d'Orient) est toujours en grande vénération.



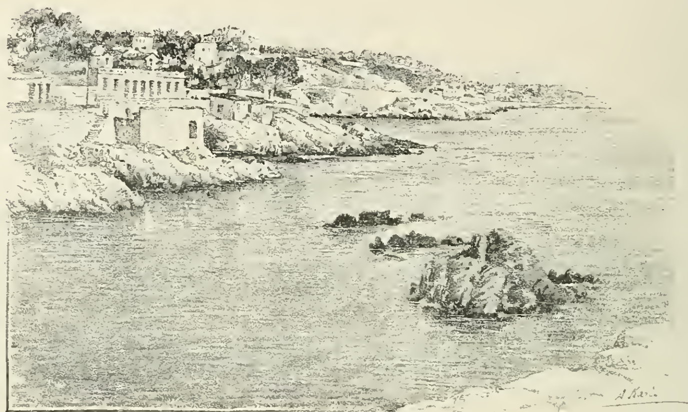
Marseille. — La Fontaine d'Homère.

Que trouverons-nous, ensuite, qu'il soit possible d'admirer, puisque, déjà, nous avons vu le palais de Longchamp?

Cependant, si les monuments superbes ou grandioses manquent à Marseille, elle possède une indestructible beauté, faite à la fois de la pureté de son ciel, de la splendeur de son golfe, des lignes onduleuses de ses montagnes, du mouvement de ses ports, de l'animation de ses rues, de la gaité de ses foules.

1. Voir, dans le cinquième volume, les chapitres consacrés à ces villes.

Marseille force l'intérêt de l'observateur le plus flegmatique et ne s'effacera plus de sa pensée ou, alors, il faudrait oublier ce qui fait le charme d'un tableau précieux : l'originalité unie à la couleur.



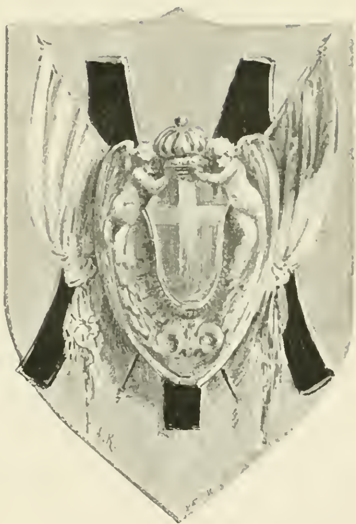
Marseille. — Chemin de la Corniche

Qui donc parle de la décadence de Marseille? Les envieux de sa fortune. Et, pendant ce temps, vigilante comme aux premières heures de son existence, vingt-cinq fois séculaire, elle marche à grands pas vers un nouvel et toujours plus prospère avenir.



CHAPITRE II

MARSEILLE A TRAVERS LES SIÈCLES



Marseille. — Initiale et écusson de la ville.
(Composés par Puget.)

Dans une ville dont l'importance est capitale pour le pays tout entier, le présent et les progrès à réaliser doivent, très naturellement, primer les souvenirs du passé.

Mais, nous ne saurions l'oublier, le passé a préparé le présent et, si brièvement qu'il nous soit donné de prendre la cité à son origine, pour en suivre la fortune à travers les siècles, nous trouverons encore un grand profit moral dans cette étude.

Serait-il possible de comprendre l'esprit d'un peuple, si l'on ne possédait les éléments principaux de son histoire?

Une fraîche et douce idylle colore de ses poétiques rayons la fondation de Marseille, reine du commerce dans la Méditerranée.

L'histoire, doublée de la légende, il est vrai, offre de ces surprises, d'autant plus gracieuses qu'elles se présentent là même où l'imagination ne les eût pas placées [1].

1. Voir, second volume : *Du Mont Saint-Michel à Lorient*, une autre romantique origine de la fondation d'une ville : celle de Brest.

Pourtant, serait-il possible de séparer ici la légende de l'histoire? Non, assurément.

Reportons-nous donc à l'époque lointaine où le sort des armes obligea les Grecs de la Phocide à se réfugier en Asie Mineure, et à y fonder une ville appelée Phocée, en l'honneur du pays d'origine.

Cependant ils ne tardèrent pas à trouver insuffisant le territoire qu'ils avaient peuplé, et résolurent de donner des colonies à leur capitale.

Excellents navigateurs, les Phocéens avaient déjà remarqué les rivages de la Gaule Narbonnaise et, entre tous, ils se souvenaient des bords d'une anse profonde, située dans les limites du royaume des Segoregiens ou Segobriges.

Une expédition est organisée. Ses chefs solliciteront de Nant ou Nannus, roi de Segoregium[1], la faveur de bâtir une ville sur le bord de la mer, à l'extrémité de son royaume[2].

Nannus était alors tout aux préocupations du futur mariage de sa fille Gyptis; mais, fidèle observateur de la coutume qui laissait aux jeunes Gauloises, ses sujettes, le droit de désigner elles-mêmes leur époux, il s'est contenté de réunir ceux des guerriers de sa nation dont le rang peut s'accorder avec son alliance et il attend le choix de Gyptis[3].

Ce choix, la princesse l'indiquera en offrant, à l'un des prétendants convoqués par Nannus, une coupe pleine d'eau limpide.

Les chefs phocéens viennent d'arriver: admis dans le palais royal, ils assistent avec curiosité à une cérémonie si nouvelle pour eux et s'aperçoivent à peine qu'ils fixent tous les regards.

Gyptis est émue. Invinciblement, elle se sent attirée vers le plus jeune des deux chefs. Quel est cet étranger si différent des guerriers gaulois par les traits du visage, l'élégance du costume, la grâce des manières?

Rougissante, agitée, elle hésite un moment, mais reprend bientôt son

1. Quel est le nom moderne de cette ville? on l'ignore, mais beaucoup de probabilités semblent désigner Arles.

2. Les historiens, et il fallait bien s'y attendre, ne s'accordent pas sur les noms des héros du poème marseillais. Antoine de Ruffi appelle les chefs grecs *Furius* et *Peranus*, le roi Segobrige *Senanus* et sa fille *Gyptis*.

Athénée, lui, appelle le jeune Grec *Euxènus* et la princesse *Peta* ou *Pella*. Après le mariage, cette dernière aurait pris le nom d'*Aristhoxène* et aurait eu un fils, *Protis*.

D'autres écrivains désignent le chef grec sous ce même nom de *Protis*. Enfin, quelques autres nomment les deux guerriers phocéens *Simos* et *Protis*. Comment choisir, et le mieux n'est-il pas d'adopter la version généralement reçue?

3. Cette coutume, les lecteurs du *Littoral de la France* le savent, n'était pas particulière aux Segobriges. Elle se retrouvait en plus d'un pays et nous en avons vu plus d'un exemple dans les deuxième et troisième volumes.





MARSEILLE ET SON GOLFE

La vue est prise de la pointe de l'ilot défendu par le château d'If.

Sur le fond du ciel, se profilent les collines de Marseille et le relief de son golfe. La chapelle de Notre-Dame-de-la-Garde domine l'ensemble, et, à gauche du lecteur, sont représentées les armes ainsi que la devise de la ville.

calme, marche vers l'étranger et, d'un geste fier et doux, lui offre la coupe symbolique.

Ému à son tour, le jeune Phocéen accepte. Les guerriers gaulois murmurent violemment, mais Nannus rappelle le droit dont sa fille vient de faire usage, et il accueille avec bonté, sans arrière-pensée, le gendre qui lui est donné.

Comme présent de noces, le roi accorde la permission de bâtir une ville sur l'emplacement choisi par les Grecs, qui donnèrent le nom de *Massalia* [1] à leur nouvelle demeure.

Gyptis, enfin, voulant pousser plus loin l'adoption du langage de son époux, répondit désormais au nom d'*Aristoxène*. Elle donna le jour à un fils, *Protis*, qui fut le type de la famille des *Protidès* ou *Protiades*, longtemps mêlés à l'histoire de Marseille[2].

Cependant les Gaulois voyaient avec impatience cette colonie étrangère prospérer sur leur territoire. Loin de les attirer, le souple génie des Grecs excitait la défiance et la haine, qui éclatèrent, violentes, à la mort du roi. Son fils et successeur, *Comanus*, frère de Gyptis, n'était pas mieux disposé pour les Phocéens; il agit par ruse: mais son plan, quoique très habilement préparé, échoua et lui-même y perdit la vie.

Ce fut le signal d'une conflagration où Marseille faillit être anéantie. Bellovèse, chef des Bituriges, en marche pour se jeter sur l'Italie, sauva la ville phocéenne qui, très probablement, avait fait alliance avec lui et avait dû lui être utile dans la grande question de l'approvisionnement de son armée.

Maintenant, Massalia ou Massilia (car ces deux noms lui sont tour à tour donnés) était assurée de vivre.

Une nouvelle émigration de Phocéens, chassés d'Asie par Harpagus, lieutenant de Cyrus le Mède, contribua à sa prospérité. En peu d'années, les navires massaliotes eurent noué des relations commerciales avec les ports de la Méditerranée, en même temps qu'ils se faisaient connaître dans toute la contrée baignée par le Rhône. Avec persévérance, les Grecs amélioraient le cours du fleuve fougueux, ils continuèrent leur œuvre en fondant des comptoirs partout où les productions du sol, ainsi que la possibilité d'échanges fructueux, promettaient une base solide à leur négoce.

1. On décompose ce nom en *Mas Salia*, demeure salienne, et on ne manque pas de faire remarquer que ce mot de *Mas* s'emploie toujours en Provence. Voir à ce sujet, le cinquième volume, chapitre XXXVIII.

2. A. de Ruffi.

Vraisemblablement, cette activité contribua à former l'opinion qui attribue à Massalia la colonisation d'un certain nombre de points de la région méditerranéenne gauloise.

Au sens précis du mot, cette colonisation est bien improbable, mais elle devient sans nul doute exacte, quand on veut simplement figurer la part de Marseille dans l'impulsion donnée au commerce, à l'industrie et à l'agriculture de la Gaule méridionale.

Toutefois, il ne faut peut-être pas accepter avec une confiance entière certaines affirmations, telles, par exemple, que l'acclimatement du blé, grâce aux efforts des Phocéens.

Ces derniers purent bien aider à propager davantage la culture de la précieuse graminée; cependant, qui donc, avec une certitude absolue, fixerait l'époque où le blé commença à couvrir, non seulement les champs provençaux, mais ceux du reste de la Gaule?

Rappelons-nous-le : Plus d'un savant a cru reconnaître des charrues en miniature dans les petites haches de silex trouvées en grand nombre sous les monuments druidiques ou mégalithiques; et, certes, les peuples si bien désignés comme « inconnus », qui érigèrent ces monuments, vivaient de longs siècles avant la fondation de Massalia[1].

Ne voyons-nous pas, de nos jours, des questions de priorité dans les arts, dans les sciences, dans l'industrie, dévier de la voie droite, bientôt oubliée?

Comment, alors, décider résolument, lorsqu'un voile impénétrable couvre les origines?

Quoi qu'il en puisse être, d'ailleurs, les bienfaits de la colonisation phocéenne ne tardèrent pas à changer heureusement la face du pays. L'olivier fut planté, ainsi que la vigne : c'était préparer une future source de richesses.

L'industrie suivit la même marche progressive. Il semble avéré que l'orfèvrerie marseillaise devint, en peu de temps, très appréciée. Le corail, cette admirable fleur de la mer, fut l'objet des plus délicates fantaisies artistiques. On n'appliquait pas alors, comme de nos jours, à la pêche du gracieux zoophyte[2], des engins absolument destructeurs, et le corail proven-

1. Voir, troisième volume.

2. Les lecteurs du *Littoral de la France* savent que le corail fait partie du groupe des *zoophytes* ou *animaux-plantes*, c'est-à-dire ayant dans leur port, dans leur structure, l'apparence d'un végétal. Dans la Méditerranée, mer sans flux appréciable, ces espèces pouvaient prospérer, et prospéraient en effet. Fréquemment, on a pêché aux environs de Marseille du corail de *premier sang*, autrement dit, du plus beau choix. Mais l'emploi des dragues, promenées sur les fonds, a causé la ruine presque complète des bancs. Les Italiens se sont *distingués* dans cette pêche destructive.

çal rehaussait souvent de l'éclat de sa franche couleur la beauté des dames romaines.

Un autre produit : le savon, dont Pline attribue l'invention aux fondateurs de Massalia, était immédiatement devenu l'objet de transactions importantes[1]. Cette renommée du savon phocéen n'a pas périclité et les fabriques marseillaises modernes sont en pleine possession d'un commerce étendu.

En agissant ainsi avec une vive intelligence des besoins divers auxquels leur travail devait répondre, les Massaliotes, répétons-le, assuraient une base presque inébranlable à leur prospérité.

Devant eux tombèrent bientôt l'influence des villes rivales, dont le nom avait été, jusque-là, synonyme de force, de puissance maritime. Tyr, l'antique capitale phénicienne, dont les marins avaient très certainement été les premiers appréciateurs du port de Lacydon, Tyr s'effondrait dans l'oubli et Carthage, la redoutable Carthage, succomberait bientôt sous les coups de Rome, pour le plus grand bien de Marseille!

Si mutilés que soient les rares monuments écrits, parvenus jusqu'à nous, ils donnent cette impression d'une vive émulation entretenue par Marseille dans toutes les classes de ses habitants. Non seulement marchands et industriels travaillaient sans relâche, mais on demandait aux savants l'appui de leur génie.

Ce n'était plus au hasard d'une traversée quelconque que les armateurs massaliotes confiaient la destinée de leurs navires. Ils avaient pour les guider le résultat de voyages d'exploration que des géographes, des astronomes, des mathématiciens avaient entrepris, dans le but de tracer sûrement à leurs compatriotes une route à travers tous les océans.

De ces époques lointaines, Marseille, avec un juste orgueil, garde plusieurs noms que nous retrouverons rayonnant au milieu de la magnifique pléiade de ses hommes célèbres.

Ce n'était pas tout. Des lois fort sages régissaient la colonie grecque, encore en possession de son autonomie.

Les chefs de familles riches, mais surtout honorées, donnaient un certain nombre des leurs pour veiller au maintien de l'autorité. Parmi ces élus, quinze membres étaient choisis : ils devaient se partager l'administration municipale de la ville; trois autres, véritables consuls, jouissaient du pouvoir ainsi que des prérogatives de leur charge.

1. Cette antiquité de l'industrie savonnière marseillaise est discutée. Plusieurs historiens ne la font pas même remonter au delà du treizième siècle.

On ne connaît pas particulièrement le mécanisme de la constitution massaliote : la perte de plusieurs ouvrages qui l'expliquaient est irréparable ; néanmoins, il faut bien croire que cette constitution était très sage et avait produit, à l'inverse de tant d'autres, les meilleurs résultats, car les éloges ne tarissaient pas, lorsqu'il s'agissait de l'apprécier.

Résumant avec enthousiasme ces louanges, Cicéron, un jour, s'écriera :

« Non ! je ne puis taire ton éloge, ô Marseille, toi dont la discipline et les mœurs sont telles qu'il n'est aucune nation, sans en excepter la Grèce, que je puisse te préférer. Dans une région si éloignée et comme aux confins de la terre, au milieu de peuples si différents par le langage et les coutumes, entourée de nations étrangères et barbares dont les flots te pressent de toute part, tu te conduis avec tant de sagesse qu'il est plus facile de te louer que de t'imiter. »

Aucune ville n'a de souvenirs plus glorieux, plus enviables, car la renommée de Marseille et sa prépondérance ne s'étaient pas fondées au prix de guerres meurtrières, inhumaines, mais bien par la seule force du travail intelligent, auquel se joignaient les inépuisables ressources du génie artistique grec.

Elles sont bien dignes, en effet, d'une ville consacrée à Apollon, Dieu des arts, ces magnifiques médailles massaliotes frappées plus de cinq siècles avant notre ère.

« Quelques-unes de ces monnaies (les plus anciennes) représentent un ours à mi-corps, qui semble dévorer une proie.... D'autres, sur lesquelles on distingue deux têtes de lions ou de griffons, sont un peu plus récentes, et paraissent dater du troisième ou du quatrième siècle ; mais les plus belles, les plus nombreuses, celles qui caractérisent d'une manière toute particulière le monnayage massaliote, sont les médailles d'argent et de cuivre aux types de Diane et d'Apollon et dont les revers portent l'image d'un lion ou d'un taureau....

« Apollon de Delphes et Diane d'Éphèse étaient les deux divinités principales du polythéisme gréco-marseillais....

« Il n'y avait pas ou presque pas de monnaies d'or. Toutes sont frappées au marteau des deux côtés, non fondues, et ont, en général, sur le revers, une légende en caractères grecs.

« Les monnaies d'argent sont presque toutes au type de Diane d'Éphèse ; le profil est toujours pur ; les cheveux ordinairement relevés au-dessus de la tête et maintenus par un diadème ; derrière la nuque, on voit le carquois et les flèches de la déesse. La coiffure et les ornements de la tête sont très variés ; les cheveux sont tour à tour noués avec des rubans, tressés avec beaucoup d'art, déroulés en boucles négligées ou couronnés de feuilles d'olivier avec leurs baies ; le cou et les oreilles portent, en général, des colliers et des anneaux à un ou plusieurs pendants.

« Le lion du revers est *passant* et, bien que sa pose soit aussi très variée, il est presque toujours animé et semble marcher au combat, la crinière hérissée, la gueule ouverte, l'une des pattes de devant levée, dans une attitude pleine de force et de noblesse.

« C'est toujours de ce côté que se trouve la légende, qui porte quelquefois tout au long le nom des Marseillais en caractères grecs et plus souvent une abréviation[1].... »

Les victoires d'Alexandre le Grand avaient contribué à la fortune de Massalia, en ruinant presque toutes les villes commerçantes et maritimes de la Grèce et de l'Asie Mineure. Rome, à son tour, allait la délivrer de la rivalité de Carthage.

L'amitié de Marseille et de Rome était déjà cimentée par un immense service. A l'heure où les Gaulois avaient triomphé de la Ville Éternelle et où leur Brenn orgueilleux, en jetant son épée dans la balance du tribut, s'était écrié « Malheur aux vaincus! » à cette heure même, des Marseillais, revenant de Delphes, assistaient à la scène cruelle. En hâte, ils rentrèrent chez eux et n'eurent aucune peine à faire partager à leurs compatriotes la sympathie profonde dont ils se sentaient pénétrés.

Tout l'argent du trésor massaliote fut, disent les historiens, envoyé à Rome.

Voilà un de ces faits que les annales des peuples n'enregistrent pas deux fois. Nous le savons, nous Français, dont l'infortune n'excita pas même la douleur sincère de ceux que notre sang, plus encore que notre or, avait délivrés!

Chose merveilleuse! Rome se montra alors reconnaissante. Son Sénat voulut enregistrer le droit, pour les citoyens marseillais, de siéger au milieu de ses rangs, lors de la célébration des jeux publics.

C'était, peut-être, s'acquitter à bon compte? Mais, au moins, le Sénat romain, si jaloux de ses prérogatives, faisait-il acte de gratitude.

Marseille s'en souvint, lorsque l'armée d'Annibal menaça l'Italie.

Aussitôt, toute l'influence de la riche ville fut mise en mouvement contre l'ennemi commun : les Carthaginois étant, alors, le seul peuple dont la puissance pût rivaliser avec le négoce marseillais.

Peu s'en fallut que la ligue ne réussît[2]. Navires, soldats, approvisionnements, argent, partaient sans relâche de Marseille. Les désastres n'arrêtaient pas les envois, puisque, de nouveau, le trésor de la ville fut mis à contribution, après la fatale journée de Cannes.

Sans doute, l'intérêt puissant apparait dans cette constante amitié; sans doute, également, Rome avait avantage à se montrer, pour la seconde fois, reconnaissante de pareils services. Le spectacle de ces deux peuples,

1. M. Lenthéric. *La Grèce et l'Orient en Provence*, page 390 et suivantes.

2. Voir, dans le cinquième volume, les chapitres consacrés à Castell-Rossello, à Elne, à Béziers, où les efforts des Marseillais contre Annibal sont détaillés.

fraternellement dévoués l'un à l'autre, n'en est pas moins réconfortant.

Par malheur, de si hautes leçons ne trouvent pas d'imitateurs!

Pendant un laps de temps assez long, Marseille et Rome marchent unies; grâce à l'appui de celle-ci, l'ancienne colonie grecque est sauvée des Oxybiens, ainsi que des Décéates, et reçoit leurs terres en partage.

Puis la chute de la ville de Didon ébranle le monde antique et Marseille devient reine incontestée de la Méditerranée. Ce n'est pas tout, le proconsul Sextius, vainqueur des Barbares, juge prudent d'établir la domination marseillaise sur le littoral entier qui, plus tard, deviendra le rivage provençal : les abords de l'Italie, par le sud de la Gaule, étaient ainsi bien gardés.

Pourtant, Sextius avait fondé, sur les ruines d'une cité gauloise, une ville qui prit son nom : *Aquæ Sextiæ* (Aix-de-Provence). A cause de sa position un peu retirée dans les terres, les comtes de Provence devaient même la choisir pour capitale. Mais la situation de Marseille assurait à celle-ci, malgré tout, une importance reconnue par Sextius et qui ne lui fut jamais sérieusement déniée.

Au milieu de son opulence nouvelle, Marseille n'avait pas oublié son origine et elle avait obtenu des Romains, conquérants de l'Asie Mineure, que la Phocée d'Ionie fût épargnée.

En retour, nous savons combien, activement, elle aida Marius dans son expédition contre les Teutons[1].

Pourtant ces liens affectueux allaient être brisés. Une première crainte avait saisi Marseille, lorsque Rome organisa l'administration de ceux des pays de la Gaule soumis à ses lois.

Néanmoins, au milieu de la vaste région tributaire appelée *Narbonnaise*, du nom de la vieille ville celtique, *Narbon* ou Narbonne[2], les Marseillais conservèrent leurs propres lois et leur indépendance.

L'ambition de César changea la face des choses. Marseille devine cette ambition et se déclare pour Pompée.

Implacable, César se venge cruellement.

Un siège rigoureux est établi. En vain, les navires marseillais, joints aux navires de Pompée, essayent de ramener la victoire : par deux fois leurs efforts sont trahis et le sort des armes favorise César.

Ravagée par une terrible épidémie, privée de ses flottes, affamée, pres-

1. Voir, cinquième volume, chapitre XLVI.
2. Voir, cinquième volume, chapitre XVIII.

sée par un blocus rigoureux, Marseille en deuil ouvre ses portes. Comme une grâce insigne, on lui laisse ses magistrats; mais ses florissantes dépendances, avec ses colonies, lui sont arrachées, sa couronne murale est détruite, sa marine à peu près anéantie et une garnison romaine, ainsi que des vaisseaux romains, eurent la charge, en assurant sa soumission, de régir son port.

La conduite de César souleva l'opinion publique, à Rome, en deux courants contradictoires. Pendant que le poète Lucain exaltait la victoire, Cicéron, plus perspicace, et qui admirait tant Marseille, « jeta cet éloquent cri de douleur[1] » :

« Après la ruine des nations étrangères, nous avons vu avec douleur, nous avons vu, pour dernier exemple de la décadence de notre Empire, porter dans un triomphe l'image de Marseille, de cette ville sans le secours de laquelle nos généraux n'auraient jamais triomphé dans leurs guerres au delà des Alpes. »

Très probablement, Cicéron, en parlant ainsi, faisait allusion à la double ingratitude de César, qui avait dû recevoir des Marseillais les meilleurs offices, pendant les guerres gauloises.

Mais la reconnaissance est un très importun fardeau, bien vite abandonné par les ambitieux!

Marseille, toutefois, ne tarda pas à se remettre du coup porté, et la ville vassale devait, en peu de temps, provoquer l'admiration de ses nouveaux maîtres.

Non seulement sa prépondérance commerciale revint entière; elle put aussi se parer d'une brillante auréole scientifique et littéraire, qui lui mérita les surnoms de « maîtresse des études », d' « Athènes des Gaules », impérissables titres de gloire, dignes de l'origine de la cité.

La première période impériale s'écoule paisible pour les Marseillais, jusqu'à l'heure où une surprenante nouvelle vient tenir les esprits dans l'attente de changements extraordinaires. Partout, nous avons retrouvé et nous retrouverons, en Provence, la tradition qui y fait aborder, dans une misérable barque, Lazare le ressuscité, ses sœurs Marthe et Marie, la repentante Madeleine et plusieurs autres disciples de Jésus[2].

Sur ce sujet, la foi de la province n'a jamais varié. Historiquement,

1. Dit Malte-Brun, en citant l'apostrophe véhémente de Cicéron.
2. Voir, cinquième volume, le chapitre consacré à la ville des Saintes-Maries.

on ne peut rien prouver; mais, avec toute critique impartiale, il faut reconnaître que l'histoire écrite possède des traditions et que, si l'on remonte à l'origine d'un fait, on le trouve basé sur le témoignage oral individuel. Dès lors, cette constatation vicierait-elle le monument écrit, jusque-là regardé comme inattaquable?

A la foi chrétienne qui lui assigne de tels commencements, l'Église marseillaise allait donner un nom glorieux, celui du commandant des troupes romaines de la citadelle, Victor, zélé apôtre, dont l'exemple et la parole avaient fait de nombreux prosélytes. L'empereur Maximien Hercule, celui-là même qui, plus tard, enfermé dans Marseille (après une tentative d'assassinat dirigée contre l'empereur Constantin, son gendre), devait s'y étrangler, fit jeter Victor en prison. Le récit des Actes du généreux martyr est horrible. Finalement, son corps, broyé sur une meule, fut jeté à la mer.

Des chrétiens le recueillirent pieusement et le cachèrent dans une grotte, au-dessus de laquelle, un siècle plus tard, devait s'élever l'*abbaye de Saint-Victor*, fondée par le célèbre religieux Cassien[1]. Ce fut, à la fois, l'une des plus anciennes et l'une des plus renommées abbayes de la Gaule, car une école s'y forma, école bientôt réputée pour sa science et pour les noms qu'elle fournit au monde intellectuel. Salvien, si justement appelé le *nouveau Jérémie*, à cause de l'éloquence de ses écrits sur les malheurs de l'époque, n'hésita pas à quitter le monastère de Lérins pour venir demander asile dans l'abbaye de Saint-Victor. C'est là, peut-être, qu'il écrivit le livre éloquent appelé *Le Gouvernement de Dieu*, où il flétrit le monde romain et espère sa rénovation par la grandeur du châtiment qui le renverse : l'invasion des Barbares.

L'influence de l'abbaye de Saint-Victor s'accrut des richesses dont elle fut comblée. Dans la Provence entière, on retrouve son nom et ses droits; mais, avant d'atteindre à ce degré de prospérité, elle dut subir le contre-coup des événements qui pesèrent lourdement sur Marseille.

Les Barbares, acharnés à la curée de l'Empire, arrivaient tour à tour en flots pressés. Les Wisigoths et les Ostrogoths, les Bourguignons, les Francs (ces derniers, au sixième siècle) ne manquent pas de s'emparer de Marseille, qui trouve à grand'peine le moyen de conjurer une ruine absolue. Au huitième siècle, le mal devient plus affreux encore : c'est

1. Cassien est généralement regardé comme originaire de Provence. Il avait prononcé ses vœux dans un monastère de Bethléem , puis visité les célèbres solitaires de Thébaïde. Un moment, il fut attaché, par saint Jean Chrysostome, à l'Église de Constantinople. Il mourut à Marseille en 440.

le patrice ou gouverneur même de la ville, Mauronte, qui favorise l'invasion des Sarrasins!! Tout fut aussitôt mis à feu et à sang dans le pays. Marseille, ravagée, vit tomber les murs vénérés du monastère de Saint-Victor et de l'abbaye de Saint-Sauveur.

Des religieuses habitaient cette dernière. Eusébie, qui la gouvernait,



Marseille. — Abbaye de Saint-Victor.

exalta si bien la foi de ses sœurs et leur donna un si magnanime exemple de courage, que toutes méritèrent l'auréole du plus glorieux martyr.

Cependant, Charles-Martel marchait contre les Sarrasins. Après une succession de victoires, il arriva (739) devant Marseille.

Mauronte ne put résister longtemps, et, avec ses alliés, qui se trouvaient dans l'impossibilité de retourner en Espagne, il s'enfuit vers les Alpes, où il était assuré de rencontrer nombre de retraites inac-

cessibles, jusqu'au moment où Charles devrait reprendre la route du Nord.

Cela ne tarda pas, en effet; alors Mauronte voulut, sur-le-champ, essayer un retour offensif, mais Childebrand (frère de Charles) ne fut pas pour lui un moins terrible adversaire; il fut forcé reculer.

Le roi franc qui devait, pour un temps, relever l'Empire d'Occident, Charlemagne, ne négligea pas de combattre vigoureusement les Sarrasins et de protéger Marseille; puis, comme il avait à cœur de faire renaître le commerce dans ses vastes États, il favorisa de tout son pouvoir une ville si bien désignée, de par sa position et son passé, pour remplir le but souhaité.

Marseille reçut, du grand empereur, des privilèges, des droits, des exemptions qui permirent, par traités réguliers, l'établissement d'un négoce fructueux entre la ville, les États orientaux de l'Europe et de l'Asie Mineure. Il n'y eut pas jusqu'aux adversaires de la veille qui ne devinssent les alliés commerciaux du lendemain. Le roi maure de Cordoue signa, lui aussi, un traité avantageux pour les Marseillais.

Voilà comment l'antique Massalia, relevée de ses ruines, fut l'entrepôt où l'on pouvait demander tous les produits de l'Orient, et où furent fondées, par des ouvriers spéciaux recrutés à grands frais, les manufactures célèbres, germe de celles qui devaient contribuer à la prospérité du pays entier.

C'était donc bien une renaissance, encore accentuée par les changements que les mœurs et le langage des Francs avaient apportés dans la ville.

Néanmoins, les souvenirs d'origine ne disparaissaient pas complètement. Ils gardaient une force latente dans les formes de l'autorité municipale marseillaise, qui traversèrent sans trop d'encombre les secousses du renversement de l'Empire romain, celles du passage des Barbares, des convulsions du démembrement de l'Empire carlovingien et de la royauté éphémère créée à Arles par Boson, beau-frère de Charles le Chauve[1].

Vers la fin du dixième siècle, cependant, Marseille se vit forcée d'obéir à un vicomte et de partager son territoire en deux portions (972).

La première, fief vicomtal, était formée du quartier des négociants, par conséquent de toute l'aristocratie commerciale. La seconde, protégée par une muraille, se composait des habitations de pêcheurs, qui for-

1 Voir, cinquième volume : chapitre ARLES.

maient moins d'un millier de familles et devaient obéissance à l'évêque.

« Ces pêcheurs avaient établi entre eux, pour juger des différends qui s'élevaient dans leur industrie, un conseil de quatre prud'hommes (*probi homines piscatorum*) qui, chose curieuse, subsiste encore, moins le nom[1]. Ces pauvres gens restèrent toujours docilement soumis aux évêques; les vicomtes furent moins heureux; sans cesse en querelle avec leurs riches sujets, ils finirent par se lasser de l'exercice de leurs droits et les abdiquèrent en faveur de la cité. C'est un fait bien remarquable que ces seigneurs renonçant d'eux-mêmes et en totalité (1214) à un pouvoir dont ils avaient joui près de deux cent cinquante ans, tandis que, dans le Nord, il fallait aux habitants des villes, pour obtenir une charte de commune ou seulement une concession partielle, les luttes les plus sanglantes et les plus opiniâtres, tant la féodalité était forte dans le Nord et faible dans le Midi! »

Il est à croire pourtant que le dernier vicomte, ADHÉMAR, ne se résigna pas spontanément à quitter Marseille et que, bien au contraire, il dut lui paraître très fâcheux de céder sa part de souveraineté, moyennant une somme de « cinq mille sous royaux couronnés et une pension annuelle de cent livres ».

Mais, trop faible pour vaincre les résistances de ses anciens sujets, il dut encore s'estimer heureux de ne pas perdre davantage au marché.

C'est que, dans l'immense mouvement européen provoqué par l'enthousiasme des premières Croisades, Marseille avait brillamment rétabli son commerce et son influence en Orient. Elle voyait passer les armées chrétiennes et leurs chefs, à qui elle prêtait des navires, en même temps que de l'argent, se réservant, l'heure venue, de demander les privilèges dont, suivant les mœurs de l'époque, elle avait besoin pour asseoir solidement sa prépondérance.

Elle luttait alors contre la renommée de SAINT-GILLES, le port du Rhône[2], et n'eut aucune peine à y réussir, son admirable position lui assurant toujours la première place.

Aussi, voit-on successivement Marseille posséder en toute propriété d'opulents comptoirs dans les principales villes de Palestine. A Jérusalem, une église lui appartenait. C'était, avec plusieurs immeubles, un four, entre autres, faveur bien grande pour le temps, un don royal de Beau-

1. MALTE-BRUN, à qui nous empruntons ces lignes, commet ici une erreur. Les mots *Tribunal de la Prud'homie* sont toujours employés, quoique ceux de *Tribunal de Pêche* tendent à leur être substitués. Le fait a été constaté par les lecteurs du *Littoral de la France*, quand ils ont suivi les rivages du Roussillon et du Languedoc (cinquième volume, chapitre COLLIOURE, entre autres).

2. Voir, cinquième volume, chapitre XXXVI. Ce fut de Marseille que Richard Cœur-de-Lion partit pour la troisième croisade. Malheureusement, au retour, il ne reprit pas la même route.

douin III, qui y ajouta encore une rue dans Saint-Jean-d'Acre. La ville récupérait ainsi le prêt fait au monarque.

Le même bonheur l'accompagnait partout, mais il convient d'ajouter que la vive intelligence des meilleurs moyens pour profiter entièrement de ce bonheur ne manqua pas aux Marseillais.

Les premiers, ils songent à créer des consulats dans chacun de leurs établissements, afin d'avoir toujours la possibilité de se protéger efficacement.

C'était le germe du rôle exceptionnel que Marseille devait prendre, un peu plus tard, dans les relations internationales de la France entière.

Il ne faut pas oublier, en effet, que, pendant plusieurs siècles, nul n'obtenait permission de s'établir dans les Échelles du Levant ou dans les États Barbaresques, sans caution du commerce marseillais. Ce dernier, bien entendu, avait soin de ne cautionner que des gens recommandables, et notre influence dans ces contrées grandit d'autant, portant à un rare degré de respect le nom français et la protection accordée par la France.

Très justement, Malte-Brun a pu dire, de l'antique colonie phocéenne, qu'elle a, sans nul doute plus que d'autres villes maritimes, des « titres à revendiquer la rédaction, tant disputée, du *Consulat de la Mer*, code maritime de l'époque ».

On conçoit sans peine la haute opinion que les Marseillais prirent d'eux-mêmes et leur impatience du joug vicomtal. Adhémar le comprit à son tour, et la transaction citée eut force de loi.

Désormais, Marseille put s'administrer d'après un système spécial où le régime féodal s'allia au régime populaire.

Nous savons, par l'histoire d'Arles[1], que la création des Podestats, en Italie, par Frédéric Barberousse (douzième siècle), avait trouvé faveur dans plusieurs villes de Provence. Au commencement du treizième siècle, Nice donna l'exemple, Arles suivit, en 1220, Marseille en 1222 et Avignon en 1225.

D'abord créés directement par le souverain pour rendre la justice, leur mode d'élection changea promptement et les villes se réservèrent de les choisir elles-mêmes. Cependant, pour neutraliser des intrigues de toute sorte, elles résolurent de déléguer « en pays étranger », généra-

1. Voir, cinquième volume, chapitre XL.



MARSEILLE. — « LA PESTE DE MILAN »
Bas-relief, par Puget (Au Musée).

lement en Italie[1], quatre citoyens « chargés de choisir un homme de la religion catholique et d'une bonne réputation », auquel serait confiée cette haute fonction. Lorsque le podestat arrivait, une cérémonie solennelle avait lieu.

Le Parlement était rassemblé et, en présence de l'évêque, le nouveau magistrat prêtait serment, puis recevait celui des citoyens qu'il allait administrer : vrai contrat mutuel, destiné à nouer fortement les liens désormais établis entre le podestat et la ville.

A ces grandes lignes de l'institution, Marseille ajouta des garanties bien explicables, lorsqu'on songe à la multiplicité de ses intérêts.

Près de son podestat, elle élisait quatre-vingt-trois magistrats, pris dans les six quartiers de la cité vicomtale. Leur mandat ne dépassait pas une année. Parmi eux étaient choisis un *viguier* et trois *syndics*, assistants du podestat, placés sous son autorité immédiate. Trois *claraires*, ou comptables des deniers publics, régissaient les finances; trois *archivaires* représentaient ce que nous nommons les secrétaires d'État.

Quant à l'Amirauté, question vitale pour Marseille, six *prud'hommes* la composaient et douze intendants, deux par quartier, avaient la charge de veiller au bon ordre de la ville entière.

Chose à noter en faveur de l'esprit pratique des négociants marseillais, « les docteurs en droit » (plusieurs historiens l'affirment) étaient exclus des diverses fonctions réglées par le suffrage populaire; ils ne pouvaient pas même siéger au syndicat de la prud'homie.

Et voilà probablement pourquoi tout marchait au mieux dans la plus riche, dans la plus heureuse des villes[2].

Hélas! ce bonheur devait être troublé par diverses causes, et surtout par les prétentions de la puissante famille DES BAUX, héritière des derniers vicomtes; ensuite, furent soulevées celles des maisons de Barcelone, des Deux-Siciles et d'Anjou.

Peu à peu, Marseille fut obligée de céder, d'abord des droits sans grande importance; puis, bientôt, ses plus chères prérogatives. Raymond-

1. Cette coutume s'explique par la circonstance que l'Italie était, à l'époque, le pays des républiques indépendantes et florissantes. Ainsi, également, se trouve expliquée la présence de tant de noms italiens sur les listes conservées des podestats.

2. Les réunions annuelles du Parlement marseillais avaient lieu dans un cimetière, et, à ce sujet, MALTE-BRUN fait la réflexion suivante : « Chose bizarre, on se réunissait dans un cimetière : Délibérer des affaires de la vie sur la cendre des morts, c'était peut-être, pour ces bouillantes natures, un avertissement continuel de délibérer sans passion. »

Bérenger IV[1] fit reconnaître expressément sa suzeraineté (1242), établit son *droit de chevauchée* et battit monnaie.

D'ailleurs, ainsi que la maison issue de Boson et qui s'était montrée fort libérale, en donnant des domaines et en favorisant l'agriculture, la maison de Barcelone n'eut pas une mauvaise influence sur la Provence en général et sur Marseille en particulier. Elle introduisit dans ses possessions provençales les règles de la chevalerie et, par ses goûts, conformes aux goûts intellectuels du pays, elle provoqua une ère brillante de *troubadours* ou *ménestrels*, ancêtres directs des modernes *félibres*.

Les prétentions des maisons des Deux-Siciles et d'Anjou eurent d'autres résultats. En un sens, elles préparèrent l'affranchissement des communes : les princes voulant, chacun de son côté, mettre les cités dans leurs intérêts. Mais de telles rivalités ne pouvaient avoir lieu sans produire de grandes ruines, de grandes secousses politiques.

Charles d'Anjou, époux de Béatrix, héritière de la Provence[2], se distingua par sa cruauté dans la répression. En moins de quatre années, il assiégea et prit deux fois Marseille. Il faut lire dans les *Vies de saint Louis et de ses frères*, par le savant bénédictin Guillaume de Nangis[3], les détails du dernier siège et des supplices qui en furent la suite.

Une telle conduite était digne du prince dont le mauvais gouvernement avait causé l'horrible massacre des *Vêpres siciliennes*.

Marseille, néanmoins, ne garda pas rancune aux héritiers de Charles. Elle prit résolument parti pour la reine Jeanne, dont la mémoire et les malheurs sont restés si populaires en Provence.

Après elle, Louis II et Louis III trouvèrent un fidèle appui chez les Marseillais. Alphonse d'Aragon, compétiteur de ce dernier, s'en vengea à la manière de Charles d'Anjou. Le nom de l'une des îles du golfe marseillais garde le souvenir de sa barbarie : on l'appelle *île des Pendus*, parce que le monarque aragonais y fit pendre un certain nombre de prisonniers.

César Nostradamus, fils du fameux « prophète » et historien de Provence, fait un récit épouvantable de la prise de Marseille ; d'autre part, une bulle du pape Martin V porte à un chiffre presque fabuleux les désastres soufferts

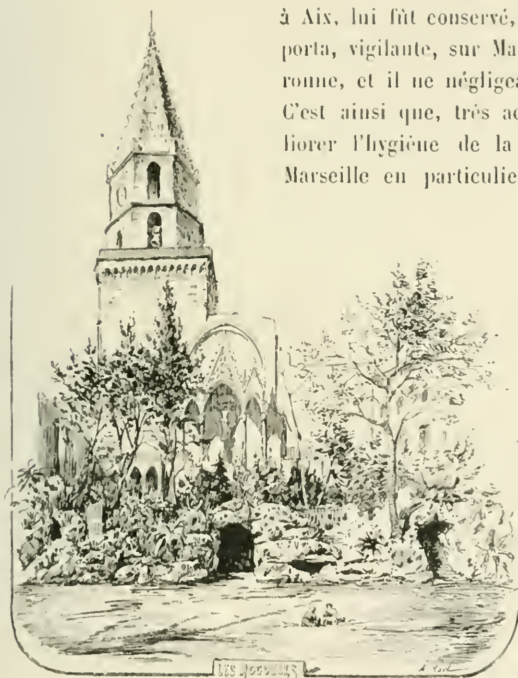
1. De la maison de Barcelone. Après la conquête de l'Espagne septentrionale, Charlemagne avait créé ce comté (801). Voir, cinquième volume du *Littoral de la France* : les chapitres Elne, Perpignan.

2. On sait que Charles d'Anjou était frère de saint Louis, époux lui-même de Marguerite, sœur de Béatrix.

3. Moine de l'abbaye de Saint-Denis.

par l'infortunée ville. Dans la cruelle tourmente, le négoce et la marine avaient à peu près succombé.

Un règne bienfaisant, celui du « bon roi René », prépara l'ère de renaissance. Bien que le rang de *capitale*, échu à Aix, lui fût conservé, la sollicitude du roi se porta, vigilante, sur Marseille, joyau de sa couronne, et il ne négligea aucun détail essentiel. C'est ainsi que, très activement occupé d'améliorer l'hygiène de la province entière et de Marseille en particulier, il prescrivit les plus sages mesures. S'il avait été obéi, les terribles épidémies qui, si souvent, ravagèrent la ville, n'auraient pas eu lieu, ou se fussent montrées moins meurtrières.



Marseille. — L'église et le Calvaire des Accoules.

Libéral en tout, René rétablit le conseil de ville et les syndics, appelés depuis lors « consuls ».

Ensuite, comprenant bien qu'il fallait donner de grandes facilités au commerce, il décide que tous les marchands étrangers, « chrétiens ou infidèles », peuvent venir trafiquer à Marseille, sur la foi de lettres qu'il offre de délivrer!

C'était un brillant, mais sage corollaire de la célèbre ordonnance du roi de Naples, Louis II, accordant à Marseille le droit de prêter à dix pour cent, sans encourir le blâme de commettre le crime d'usure! Louis II avait ainsi remboursé, sans grand dommage pour son trésor, les secours obtenus des Marseillais. Resterait à savoir si les emprunteurs prisaient cette ordonnance, ressemblant, quelque peu, au droit concédé aux Perpignanais, par Pierre IV

d'Aragon (1374), de s'approprier, en temps de paix, dans certains cas déterminés, la cargaison des navires dont ils pourraient s'emparer[1].

Louis II pensait à assurer la prospérité matérielle de ses fidèles sujets, Pierre IV songeait à soustraire les siens aux conséquences de la famine, et tous deux agissaient d'après les idées de leur temps. D'ailleurs, en somme, est-il besoin de remonter jusqu'au quatorzième siècle pour rencontrer des bizarreries financières plus caractéristiques encore?

Les conséquences heureuses des mesures décrétées par le roi René se traduisirent par l'établissement de manufactures de toute sorte. Les savonneries, cette vieille industrie phocéenne, et les tanneries furent nombreuses; à ce mouvement industriel se mêla un souffle artistique très réel, puisque l'on date de ce règne la création de fabriques de vitraux peints[2]. Un spécimen de ces fabriques aurait été les superbes verrières de Notre-Dame-des-Accoules. La renommée des maîtres verriers marseillais fut bientôt si grande qu'un pape, Innocent VIII, les appela pour décorer le Vatican.

Un moment, Marseille faillit encore être ensanglantée par les rivalités princières.

René, ayant perdu tous ses enfants, choisit pour héritier son neveu, Charles du Maine.

Louis XI, roi de France, bondit de colère et produisit un testament antérieur, écrit de la main du prince défunt.

Circonstance piquante, René, satisfaisant son goût pour la peinture[3], avait pris un soin tout particulier de cette pièce, et l'avait même enrichie de miniatures et de lettres d'or!

S'était-il ensuite repenti, ou bien, chose probable, ce premier testament n'avait-il eu d'autre but que de garder la paix avec le puissant suzerain?

Quoi qu'il en puisse être, l'esprit politique de Louis XI évita toute rigueur; il se borna à empêcher qu'un prince plus fort, plus valide que Charles, se plaçât, désormais, entre lui et le riche patrimoine convoité. Il fit bien et n'attendit pas longtemps le fruit de sa patience.

1. Voir, cinquième volume, page 105.
2. La première verrerie connue est attribuée à René, qui l'aurait établie près d'Apt (Vaucluse).
3. Personne n'ignore que René d'Anjou, doué d'une intelligence d'élite, fut un artiste distingué. On a de lui des tableaux pleins de charme et d'esprit. Le musée de Rennes, si nos souvenirs sont exacts, en possède deux.

Conseillé par Palamède de Forbin, tout gagné à la cause de la France, Charles, mourant, testa en faveur de Louis XI (1481), sans restriction aucune, demandant simplement le maintien des droits, libertés et franchises du pays légué.

Il y eut quelques résistances de la part des collatéraux du défunt, mais, facilement, Louis les écarta et s'appliqua à unir de la manière la plus étroite ce fleuron magnifique ajouté à sa couronne. Marseille, alors, releva directement du roi.

Sous Charles VIII, une réorganisation du conseil municipal eut lieu. Ce conseil n'avait plus que soixante-douze membres et il devait se renouveler par tiers tous les ans; mais qu'était cela devant la prospérité reconquise!

L'enthousiasme redoubla, lors du passage à Marseille de François Ier (1516).

Le jeune roi était dans tout l'éclat de son pouvoir et des succès remportés en Milanais, l'année précédente. Pour lui plaire, la ville organisa les fêtes les plus brillantes, les plus ingénieuses. « Parmi les réjouissances publiques, on simula un combat naval dont les oranges furent les projectiles les plus meurtriers. François Ier ne se contenta pas d'être paisible spectateur du combat, il s'arma d'un bouclier, se fit apporter plusieurs paniers d'oranges et prit part à cette singulière lutte[1]. »

Huit ans s'écoulent, aux victoires ont succédé les revers, Marseille éprouve les efforts d'un traître. Le connétable de Bourbon a mis ses services à la disposition du dangereux ennemi de son roi, Charles-Quint, et, pour mieux prouver sa bonne volonté, il commande l'armée impériale assiégeant Marseille. Mais celle-ci résiste vaillamment. La population entière veut repousser l'ennemi et les femmes ne sont pas les dernières à faire preuve de courage[2].

Le connétable en fut pour sa double honte. Après plus d'un mois de siège et des assauts meurtriers, il dut se retirer.

On sait quelles calamités fondirent sur la France, avec la captivité de son roi et le traité si onéreux qui lui fut imposé. Marseille, néanmoins, grâce à son industrie, à son commerce et à sa marine, ne souffrit pas autant que le reste du royaume.

Cependant, à plusieurs reprises, depuis la fin du quinzième siècle et le

1. M. J. Mathieu. — *Marseille, statistique et histoire*, page 257.

2. Leur conduite parut si belle que le souvenir en est encore conservé dans le nom d'un boulevard remplaçant une voie jadis appelée *Tranchée des Dames*.

commencement du seizième, elle avait été ravagée par des « pestes » affreuses : 1476, 1484, 1505, 1507, 1527, 1530. On ne s'en serait pas douté, lorsque François Ier revint de nouveau dans la ville (1533), pour s'y rencontrer avec le pape Clément VII. Tous deux négocièrent une alliance, dont l'un des points fut le mariage de Catherine de Médecis, nièce du pontife, avec Henri, second fils du roi de France. Peu après, Catherine, qui avait débarqué à Nice, traversait Marseille.

Pour elle, arrière-petite-fille d'un banquier florentin, c'était déjà un très brillant mariage; bientôt, pourtant, il devait être plus inespéré encore, le dauphin François ayant précédé son père dans la mort.

Entre temps, le roi avait décidé qu'un sénéchal jugerait à Marseille, en dernier ressort, les procès ordinaires, et que, tous les ans, le Parlement d'Aix enverrait dans la ville une commission pour y tenir ce qu'à l'époque on nommait *les Grands Jours*, autrement dit, les *Assises solennelles* ouvertes au nom du roi pour rendre la justice.

Marseille allait entrer dans une ère néfaste, que la peste de 1547 parut commencer, en faisant périr huit mille habitants!

Les guerres de la Ligue continuèrent l'œuvre funeste, et Marseille se vit tour à tour en proie aux plus funestes troubles. Passons vite sur cette triste époque et sur la réception faite au duc de Savoie, en 1591.

L'antique ville se séparait donc de la France; mais qui, des ennemis du pays, aurait le droit de lui donner des lois? Le roi d'Espagne, peut-être?

Probablement, alors, le mirage d'une indépendance entière passa devant les yeux de Marseille. L'enivrement fut court : PIERRE BAYON LIBERTAT, (d'origine corse), capitaine de CASAULX, chef de la Ligue dans la ville, s'aboucha avec le duc de Guise.

Les négociations eurent pour résultat la mort du chef ligueur, tué par son capitaine, et le duc de Guise entra aussitôt à Marseille, redevenue cité française. Pierre Libertat fut nommé viguier et reçut, avec des lettres de noblesse, une grosse somme d'argent.

Ce n'était pas trop payer la conquête d'une telle ville; mais la trahison, d'où qu'elle vienne et n'importe le motif qui l'a suscitée, est toujours la trahison. Sans nul doute, Pierre Libertat trouva, parfois, un peu lourd à porter le titre et les honneurs, prix de la mort du chef à qui il avait volontairement engagé son obéissance.

On dit qu'en apprenant le retour de Marseille dans l'unité française Henri IV s'écria : « C'est maintenant que je suis roi! »

La même parole lui a été attribuée à propos de plusieurs autres villes, rentrées enfin sous son obéissance; mais, très certainement aucune, plus que Marseille, ne justifiait la joie royale. Sans elle, la marine commerciale du pays fût restée privée de son plus solide appui et l'influence française en Orient eût reçu un coup presque mortel. Car ici se place un fait trop peu connu, et cependant bien glorieux pour les négociants marseillais.

« Depuis sa fondation, qui remonte au 5 août 1599, jusqu'à la fin du dix-huitième siècle, c'est-à-dire pendant *près de deux cents ans*, la Chambre de commerce de Marseille a dirigé le mouvement commercial de la France avec le Levant et les États Barbaresques; *elle a payé, de ses deniers*, la dépense considérable de l'établissement et de l'entretien des consulats dans les Échelles et, bien souvent, elle a dû venir en aide au trésor royal pour équilibrer le budget de la marine.

« Le rôle important joué par la Chambre de commerce dans ces circonstances, ses relations constantes avec les ministres, avec les plus grands personnages étrangers, avec les commerçants établis dans toutes les parties du monde, ont donné lieu à un échange de lettres dont le chiffre s'élève à plus de *cinquante mille*, et qui, conservées et classées par ordre chronologique, forment aujourd'hui une très belle et très riche collection[1].

L'établissement de cette Chambre devança d'un siècle la création du Conseil royal de Paris et des Chambres de Lyon, de Bordeaux, de Rouen, de Lille, de La Rochelle, de Dunkerque, datant toutes de 1700 à 1714. Au consul Honoré de Montolieu remonte l'idée féconde de confier :

« A quelques citoyens intelligents et dévoués la mission de ranimer notre commerce et de rétablir nos relations, autrefois si prospères et si actives, que la ville entretenait avec tous les pays du monde. Il exposa d'abord les plaintes des négociants et fit ensuite un sombre tableau de la situation. Ledit sieur de Montolieu, premier consul, « a remonstré de la part des « négociants, que ceste ville souloit estre l'une des plus puissantes du royaume et ce, principale- « ment, par le moyen du négoce et traffique de toutes nations, qui y abordoient ordinairement « en très grand nombre et que, à présent, on voit ledit négoce et commerce discontinué et réduit « en presque totale ruyne. »

« Après mûre délibération, le conseil, adoptant la proposition du consul, nomma une commission spéciale qui deviendra plus tard *le Bureau du commerce* et, enfin, *la Chambre de commerce* « seront d'ors en là esleus, commis et députés annuellement, quatre des négociants « de ladite ville, apparens, dignes, suffisans et solvables, qui seront nommés par MM. les « consuls en assemblée, et avec l'advis d'un bon nombre des plus notables et principaux mar- « chands et négociants de ladite ville, pour et afin de surveiller et de prendre garde, parti- « culièrement, aux affaires qui pourraient concerner le négoce, commerce et traffique, tant

1. Le classement de ces précieuses archives a été fait de la plus savante manière par M. Octave Teissier, ancien archiviste de la ville de Marseille, correspondant du Ministère de l'instruction publique, pour les travaux historiques. L'inventaire des archives de la Chambre de commerce a été publié à Marseille, en deux volumes grand in-4° (1878).

« pour le faire remettre en son premier estat et splendeur, que pour le maintenir, deffendre et « garder de toutes avaries, représailles, concussions, saccagements, impositions indues et « autres.

« Quant aux voies et moyens, le conseil ouvre aux députés du commerce un crédit annuel « de 1200 écus, qu'ils se procureront en imposant, avec la permission du roi, les marchandises « à raison de tant par balle, selon la valeur et qualités des marchandises ou bien autrement, « comme par lesdits députés sera advisé. »

« Sont élus députés pour l'année courante « Antoine Hermite, Antoine Gratian, François « d'Agde et François Perrin. Le sieur Louis Beau est nommé trésorier et le sieur Pierre Aguil- « lengui contrôleur.

« Les dépenses seront mandatées par les députés du commerce, qui administreront le tout « avec le concours et l'assentiment des consuls. »

« Il fut décidé, l'année suivante, que les députés seraient élus pour deux ans, et que, chaque année, deux d'entre eux sortiraient d'exercice. Les quatre députés formèrent, avec le consul et l'assesseur, une commission qui prit le titre de *Bureau du commerce*.

« Le 5 août 1617, on adjoignit aux quatre députés du commerce « huit adcistans », conseillers ou adjoints, qui étaient convoqués et prenaient part aux délibérations du bureau, quand l'importance des affaires exigeait leur concours[1]. »

Ces mots : « selon l'importance des affaires » ne furent pas une vaine formule et, avec une entière vérité, M. Teissier (après M. de Mas Latrie) a pu dire :

« Bien souvent, en analysant les milliers de lettres échangées entre la Chambre de Commerce de Marseille et l'ambassadeur de Constantinople, les consuls des Échelles du Levant et de Barbarie et des autorités turques et algériennes, j'ai constaté qu'elles constituaient, à elles seules, une histoire complète de nos relations avec le Levant et la Barbarie pendant plus de deux siècles. C'est une véritable et admirable mine de documents de toute sorte. »

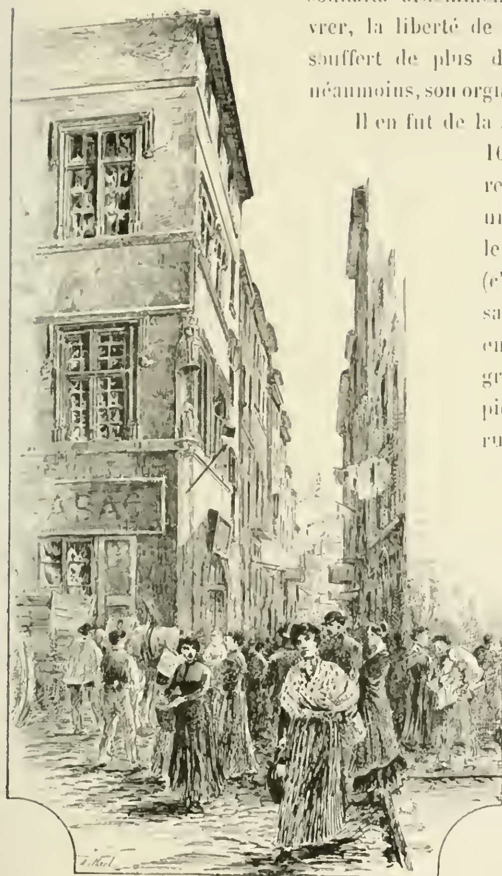
Le consul Honoré de Montolieu avait eu une idée de génie et la ville avait, en l'adoptant, bien mérité de son commerce, de son industrie. Malheureusement, de nouvelles épreuves allaient lui être imposées. Tout d'abord, elle se réjouit fort du privilège de « port franc » qui lui fut accordé ; mais il lui fallut, ensuite, compter avec mille entraves apportées au trafic intérieur du royaume. De plus, les incursions des pirates barbaresques rendaient précaire la navigation dans la Méditerranée.

Fréquemment on organisait contre eux des expéditions, mais sans succès durable, ni même très sérieux. Il fallut attendre l'année 1681, pour voir Duquesne vaincre les Tripolitains, et jusqu'en 1682-83, pour apprendre que le même chef d'escadre avait eu la gloire de soumettre le

1. M. Octave Teissier : *Inventaire des archives historiques de la Chambre de commerce de Marseille.*

Dey d'Alger, et de le forcer à rendre la liberté aux nombreux esclaves chrétiens capturés par les forbans[1].

Mais, pendant les longues années où elle souhaita ardemment, sans pouvoir la recouvrer, la liberté de sa marine, Marseille avait souffert de plus d'un choc; parfois aussi, néanmoins, son orgueil avait été vivement flatté.



Marseille. — Maison gothique, rue Négrel et Grande rue.

Il en fut de la sorte au mois de décembre 1600. Le vieux port phocéen reçut, venant de Livourne, une galère de la plus merveilleuse richesse. *La Générale* (c'était son nom), resplendissait de dorures « sa poupe, en ébène, était enchâssée de grenadines, de nacre et de pierres précieuses. » Sa parure l'avait-elle trop alourdie ou bien sa marche était-elle défectueuse? Toujours est-il que, depuis *dix jours*, elle avait quitté Livourne, amenant en France Marie de Médicis, déjà épouse par procuration de Henri IV. La nouvelle reine, douée d'une véritable beauté et d'une dot opulente, fut reçue avec enthousiasme à Marseille. La lenteur de la marche de son navire fut une occasion pour Malherbe d'écrire la plus gracieuse des allégories. Supposant que

1. Voir, premier volume, le chapitre consacré à DIEPPE, ville natale du grand marin, pour sa biographie et son portrait.

Neptune avait aperçu la princesse, il ajoute, parlant du dieu des flots :

> Dix jours ne pouvant se distraire
> Au plaisir de la regarder,
> Il a, par un effort contraire,
> Essayé de la retarder.

Probablement cette délicate louange ne fut pas étrangère à la faveur dont Malherbe jouit près de la reine[1].

L'écho joyeux du passage de Marie ne détourna pas, néanmoins, la ville du soin de veiller sur ses intérêts. Bientôt elle devait avoir à les défendre; en particulier, elle souffrit beaucoup des troubles que le gouvernement de Mazarin suscita en France.

Par dessus tout, Marseille se montrait irritée des modifications apportées à son administration municipale. Des barricades s'élevèrent et les frères de Nioselles se mirent à la tête du mouvement populaire.

Force leur fut bien de céder : les deux frères comparurent devant Louis XIV. On prétend qu'ils restèrent debout et refusèrent de se soumettre complètement.

Aussi les troubles recommencèrent-ils, lors de leur retour à Marseille. Le duc de Mercœur fut chargé de ramener les rebelles à l'obéissance. Il le fit avec toute la rigueur que comportaient ses instructions. Les Marseillais se virent enlever leurs armes et briser leurs canons[2]; chose plus pénible encore, ils durent renoncer à la forme de leur administration municipale. Quelques Marseillais, affirme-t-on, moururent de douleur en apprenant cette mesure, qui les privait des dernières traces de leurs libertés antiques.

Ils mouraient à temps, ces fiers citoyens, pour ne pas voir tomber un large pan de leurs murailles, abattu pour le passage de Louis XIV et de son armée, sur l'ordre de Mazarin, qui voulait entourer le jeune souverain du reflet d'une grande, d'une véritable victoire.

Il paraît qu'un capitaine suisse refusa de passer par cette brèche, que n'avaient pas faite les canons de l'armée royale. La leçon, en tout cas, ne fut pas comprise et deux forts : ceux de Saint-Nicolas et de Saint-Jean, furent construits, afin de permettre aux troupes du roi de contenir plus facilement la ville dans l'obéissance.

Un viguier, deux échevins et soixante-six conseillers formèrent désormais l'administration municipale marseillaise (1660).

1. Probablement, aussi, l'allégorie influa plus tard sur Rubens, puisque le grand peintre l'employa dans la série des belles toiles où il représenta la Vie de Marie de Médicis.

2. Les débris en furent envoyés à Toulon, où on les fondit.



MARSEILLE. — ÉGLISE SAINT-VINCENT DE PAUL OU DES RÉFORMÉS

Une coïncidence étrange a été relevée dans la relation du passage de Louis XIV à Marseille.

Alors rayonnant de jeunesse, un peu impatient du joug de Mazarin et déjà avide de gloire, le futur Roi-Soleil, qui devait porter si haut le nom de la France et connaître toutes les alternatives du sort des batailles, eut pour hôte le marquis Riquetti de Mirabeau.

Cent trente ans s'écoulent et, dans la ville où son aïeul avait reçu l'aïeul de Louis XVI, un Mirabeau sera lui-même accueilli comme un souverain triomphant, car il va contribuer à la chute de la monarchie!... Mais, peu après, effrayé de l'avenir, il essaiera, tâche impossible, de soutenir le trône que ses puissantes mains ont aidé à renverser!

L'histoire est fertile en ces enseignements extraordinaires dont, pour un esprit juste et impartial, se dégage une leçon inoubliable.

Si Marseille fut sévèrement punie de la résistance apportée aux ordres du roi, et si la désaffection put un instant se glisser dans son esprit, elle ne tarda guère à se féliciter du temps présent : le génie de Colbert accomplit cette merveille.

Sous sa puissante impulsion, la marine marseillaise, aidée des franchises accordées à son port, renaquit avec une extraordinaire rapidité. Elle comptait ses navires par centaines et la richesse intérieure, comme l'embellissement de la ville, suivaient la même progression.

De nouveau, Marseille était, sans conteste, la reine de la marine commerciale française.

Mais une telle prospérité ne pouvait manquer de stimuler la duplicité et l'envie de nos ennemis. Les Anglais renouvelèrent leurs tentatives contre Marseille. Bloquée! elle, la grande importatrice de céréales en France, se voyait près de succomber à la famine! (1705). C'est alors qu'elle appela Jacques Cassard, le grand marin nantais, à son secours. L'appel fut entendu, non pas une seule fois, mais trois fois encore : en 1709, en 1710 et en 1712. Hélas! lorsque Cassard, à son tour, fit valoir les magnifiques promesses faites par Marseille affamée, des difficultés surgirent[1]. Laissons ce triste épisode. Trop souvent l'opulence pousse à l'oubli de la gratitude la plus élémentaire.

Elle conduit également, parfois, à négliger des détails regardés comme infimes ou, du moins, sans importance réelle et dont on peut ajourner l'amélioration.

Sur ce dernier point, Marseille comprit sa faute, lorsqu'une peste nou-

1. Voir, tome troisième du *Littoral de la France*.

velle, plus effrayante que toutes celles qui l'avaient précédée et plus terrible dans ses coups, commença ses ravages (1720). Treize mois entiers, le fléau plana sans merci sur la ville, dédaigneuse non seulement de l'hygiène la plus élémentaire, mais des précautions mille fois indiquées par l'expérience[1].

Quarante mille habitants succombèrent, c'est-à-dire près de la moitié de la population. La terreur avait établi, autour de la cité infortunée, un cercle que nul ne pouvait franchir.

Mais, au milieu des scènes d'horreur dont les annales marseillaises enregistrèrent le récit, deux noms ressortent, lumineux d'héroïsme, de charité surhumaine.

Combien de fois les a-t-on répétés ces noms de l'évêque Belsunce et du chevalier Roze, et combien de fois encore faudrait-il les répéter pour les honorer autant qu'ils ont mérité de l'être!

Si tous les survivants ne périrent pas de faim, si tous les malades ne succombèrent pas, si tous les cadavres ne restèrent pas sans sépulture et n'aggravèrent pas encore la contagion, c'est au prélat, c'est au chevalier que Marseille en fait remonter la gloire sublime.

Elle leur doit donc de n'avoir pas absolument perdu courage et, conséquence indéniable, d'avoir recouvré la force de travailler à son relèvement.

Il fut prompt. Un demi-siècle plus tard, la ville était peuplée de près de cent mille âmes, et, en 1782, elle se trouvait assez riche pour offrir à Louis XVI, alors très aimé, un vaisseau de guerre qu'elle avait voulu appeler le *Commerce-de-Marseille*, accompagnant ce présent magnifique d'une somme d'un million et demi de livres.

Peu de villes, à l'époque, auraient eu des ressources suffisantes pour lutter de générosité avec Marseille.

Encore quelques années, et la cité se trouvera mêlée à tous les événements qui prépareront ou suivront l'ère nouvelle[2]!...

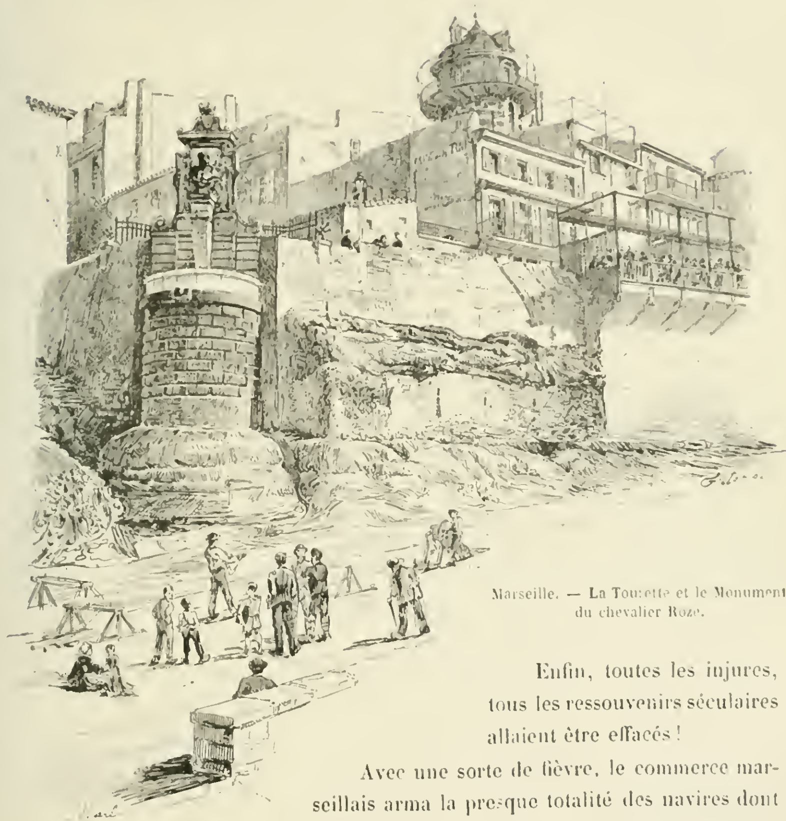
Ici se dresse la limite que *Le Littoral de la France* a voulu tracer entre des faits encore rapprochés de l'époque actuelle et toute discussion forcé-

1. Ce fut un navire marseillais, *Le Grand Saint-Antoine*, qui, le 25 mai 1720, apporta la peste. Il avait montré, à la vérité, une patente de santé nette, mais on n'ignorait pas que la peste régnait en Syrie, d'où il arrivait. Soit légèreté des médecins chargés de la police sanitaire, soit imprudence du négociant propriétaire du navire, le mal prit racine à Marseille, et l'on sait combien il fut épouvantable.

2. Malte-Brun rappelle que, dans la garnison royale marseillaise, figurait Bernadotte, le futur roi de Suède, alors adjudant.

ment passionnée, étrangère, par suite, au but que nous voulons atteindre.

Un mot, cependant, pour signaler l'enthousiasme avec lequel Marseille salua l'expédition d'Alger.



Marseille. — La Tourette et le Monument du chevalier Roze.

Enfin, toutes les injures, tous les ressouvenirs séculaires allaient être effacés !

Avec une sorte de fièvre, le commerce marseillais arma la presque totalité des navires dont il pouvait disposer et contribua ainsi très efficacement au succès de l'expédition.

Il contribua, en même temps, à son propre essor, et nous allons voir le degré auquel l'ancienne colonie grecque, le port de la province romaine, a su faire arriver sa prépondérance.

Pourtant n'est-il pas juste, avant de nous livrer à cette étude, de rappeler les noms des hommes qui ont illustré Marseille, leur ville natale ?

Marseille ne les oublie pas; mais nous, Français, nous négligeons trop facilement nos propres gloires, alors qu'il conviendrait de les placer en pleine lumière.

Rappelons-nous donc cette merveilleuse pléiade, remontant aux premiers âges de la cité et se continuant, brillante, jusqu'à nous.



Type de médaille massaliote
(face et revers).

CHAPITRE III

LES MARSEILLAIS CÉLÈBRES.

Il est dans la destinée de Marseille d'offrir les plus captivants sujets d'études sur le cycle entier des connaissances humaines.

A l'historien, ses riches annales; au statisticien et à l'économiste, son commerce, son industrie; au savant, son climat, sa faune, sa flore, son sol; au poète, les travaux de ses propres poètes; le philosophe, à son tour, trouvera ample matière à réflexions, dans la suite non interrompue par les fortunes diverses de la ville, des noms qu'elle a donnés au pays entier.

De ces noms, les premiers apparaissent presque dès la fondation de Marseille, et ce ne sont pas les moins glorieux.

Pythéas vivait au commencement du quatrième siècle *avant* l'ère chrétienne: astronome et voyageur, ses travaux, si imbus qu'ils aient été des erreurs du temps, décèlent un génie à la fois subtil et réfléchi.

Parfois son imagination l'emporte et Strabon le critique, non sans raison, pour avoir affirmé que « Thulé (l'Islande) n'a autour d'elle ni air, ni terre, ni mer, mais une chose composée de ces trois parties et semblable à une éponge marine, par laquelle, comme à un nœud, l'Univers est attaché. » Au reste, cette chose était inaccessible, soit par terre, soit par mer!!!

Si étrange que puisse être une telle théorie, Pythéas se reprend vite aux réalités de la science; il observe la concordance des marées avec les phases de la lune et découvre la situation exacte de l'étoile dite polaire, quoiqu'elle ne se trouve pas au point vrai du pôle. En même temps, il remarque la conformité du parallèle entre Byzance et Marseille et en donne la mesure : son étude diffère à peine des observations modernes.

Sa ville natale l'avait, dit-on, chargé de voyages d'exploration dans

le nord de l'Europe. Il s'acquitta au mieux de cette mission, et il contribua puissamment à développer le commerce marseillais.

Ses travaux ont été perdus, et c'est grand dommage pour la reconstitution de la géographie antique; à peine en retrouve-t-on quelques fragments cités par Pline, Strabon, Polybe; mais il n'est pas possible de les nier sérieusement. A une époque où, lorsque l'on sortait de la Méditerranée, la navigation devait être si précaire, Pythéas n'hésita pas à explorer les rivages du golfe de Biscaye, ceux du nord de la Gaule, des îles Britanniques, de la mer Baltique et probablement beaucoup d'autres. Ce sont là des titres de gloire bien gagnés.

Eudimène ou Euthymène, contemporain de Pythéas, fut, comme lui, un très savant cosmographe et reçut, également, la mission de voyager dans le but de donner aux navigateurs marseillais les indications les plus précises sur les meilleures routes à suivre. Euthymène reconnut les côtes de l'Afrique occidentale; son exemple excita l'émulation des savants du temps, et nombre d'entre eux voyagèrent utilement pour le commerce de Marseille.

Ces traditions devaient être continuées et, à maintes époques, on en retrouve la trace. Au dix-septième siècle, Rolland de Fréjus, un Marseillais, ouvrait à sa ville natale et au commerce français les ports du Maroc[1].

Joseph Fabre, voulant activer encore le négoce de l'antique Massalia, obtient la franchise de son port.

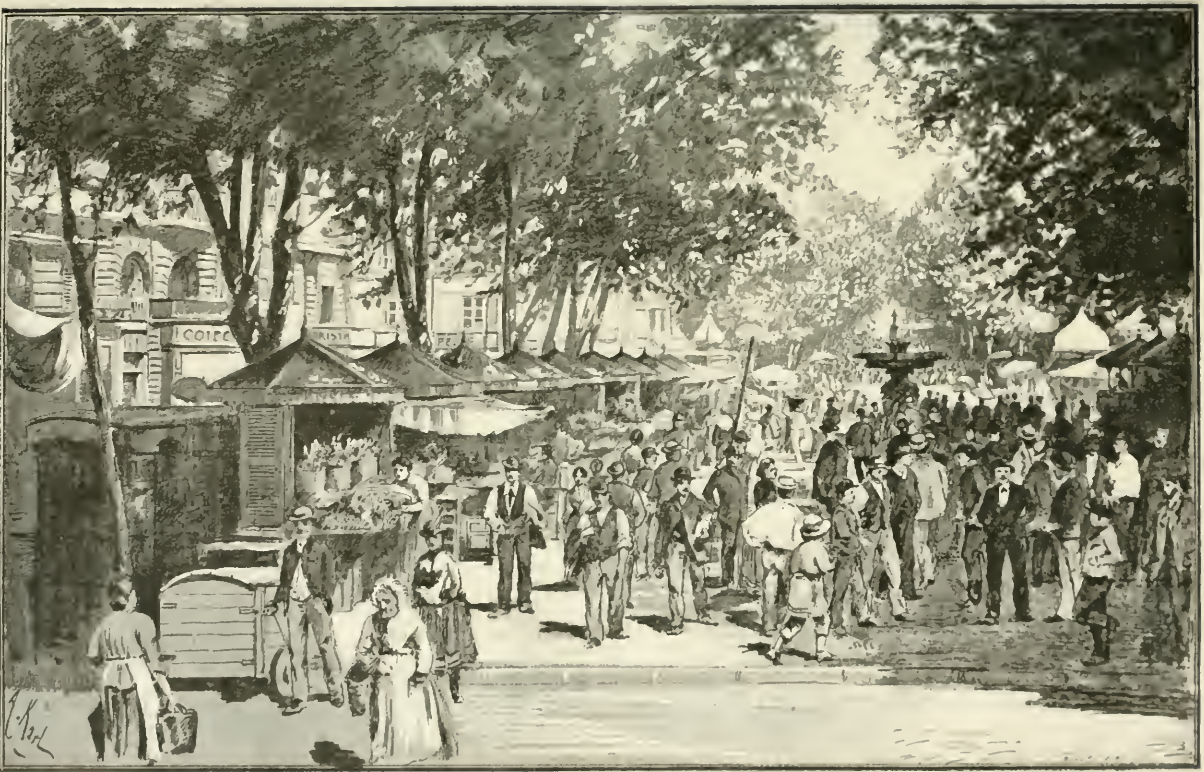
Vincens Le Blanc voyage pendant sa vie entière : depuis l'âge de quatorze ans, moment où il s'embarque, jusqu'à l'âge de soixante-dix-huit ans, époque où il meurt, laissant des relations intéressantes et fort utiles.

Jean-Baptiste Eyriès, géographe polyglotte, a été l'un des fondateurs de la Société de géographie, et ses ouvrages, principalement ses excellentes traductions, ont rendu de très réels services à la science (1767-1846).

Un autre genre d'illustration, trop souvent oublié ou méconnu, l'art de guérir, a eu de célèbres représentants à Marseille.

L'un des premiers fut Démosthène, qui vivait un siècle avant l'ère chrétienne. Son nom indique assez l'origine de sa famille, remontant vraisemblablement à celle de la ville. Il a été plus d'une fois cité avec louanges, car il s'occupa surtout très heureusement de la difficile guérison de l'anthrax.

1. Il publia ses voyages en 1670.



MARSEILLE. — COURS SAINT-LOUIS. — MARCHÉ AUX FLEURS

Crinas vivait à la même époque. Bon médecin, il se livra, néanmoins, aux pratiques astrologiques, soit qu'il y eût confiance, soit qu'il y trouvât un moyen plus rapide de faire fortune. D'ailleurs, son ambition fut satisfaite et ses conseils aux riches désœuvrés lui valurent d'immenses trésors. Il voulut contribuer à relever les murs de Marseille et lui fit un legs sur la valeur duquel on n'a pu se mettre d'accord. D'Ablancourt l'estime à *deux cent cinquante écus!!* Mais, très justement, on a fait observer que, même à une époque où la main-d'œuvre était pour rien, il eût été difficile, avec une aussi faible somme, de rebâtir les murailles marseillaises.

Carmis ou Carmidas, autre médecin, acquit un grand renom, et, plus tard, Guillaume Angelic releva une célébrité qui fut dignement portée par plusieurs médecins de notre temps.

Parmi les rhétoriciens marseillais, on cite Castor, dont l'éloquence lui mérita le surnom de *Livre romain.*

Claudius Victor ou Victorin, l'un des premiers poètes chrétiens, parla des invasions barbares, acquit une grande réputation et mourut en 440.

Un des amis de Victorin, Corvin, fut très connu de son temps, mais ses œuvres ont été perdues.

Jean-Blanc ou Blanchi produisit d'excellents travaux.

Près des rhétoriciens se place sans conteste César Chesneau-Dumarsais, le grammairien dont plusieurs ouvrages ont été vivement critiqués, mais dont la science dialectique est très réelle. Sa longue existence ne fut pas heureuse, en dépit d'un labeur opiniâtre. Les *Principes de grammaire* assurent sa réputation, et il est peut-être fâcheux que les réformes orthographiques dont il avait pris l'initiative n'aient pas reçu un favorable accueil (1676-1756).

C'est encore assez près de l'origine de Marseille que ses historiens et ses littérateurs se révèlent.

Trogue-Pompée (que l'on fait parfois naître en Espagne) avait composé une *Histoire universelle*, citée avec les plus grands éloges par les auteurs anciens. Malheureusement il ne nous en reste qu'un abrégé, et ainsi on ne peut juger exactement le mérite du seul historien latin produit par la Provence (premier siècle de l'ère chrétienne).

Pétrone (Caïus Petronius Arbiter ou Titus Petronius) vivait à l'époque de Trogue-Pompée et, comme lui, s'il ne naquit pas à Marseille, du moins il en suivit les écoles.

Nous n'avons pas à juger cet écrivain, dont plusieurs des ouvrages

prêtent trop à une saine critique. Néanmoins, il a laissé quelques travaux fort beaux et, avec un de ses biographes, nous dirons : « Son caractère a été diversement apprécié, mais, selon toute probabilité, il mérite de l'être favorablement, du moins les circonstances de sa mort, causée par l'envie de l'un des familiers de Néron, le représentent comme un stoïque capable de la plus grande énergie[1]. »

Des ouvrages de Castor on n'a guère autre chose que le nom de l'auteur. Puis, une longue suite de siècles passent et la chaîne est renouée par Antoine de Ruffi, conseiller à la sénéchaussée de Marseille, sa ville natale, et mort conseiller d'État. Son *Histoire de Marseille* et son *Histoire des Comtes de Provence* seront toujours consultées avec grand fruit, bien que le style en ait vieilli (1607-1689).

Louis de Ruffi, son fils (1657-1724), s'occupa beaucoup des origines historiques des comtes de Provence et des vicomtes de Marseille, ainsi que de plusieurs autres seigneuries voisines.

François Marchetti a écrit un livre extrêmement intéressant, qu'il intitula : *Explication des usages et coutumes des Marseillais.*

Piton ou Pitton se fit également l'historien de la Provence.

Noble de la Lauzière a donné une curieuse *Histoire de la ville d'Arles*, dont il fut consul.

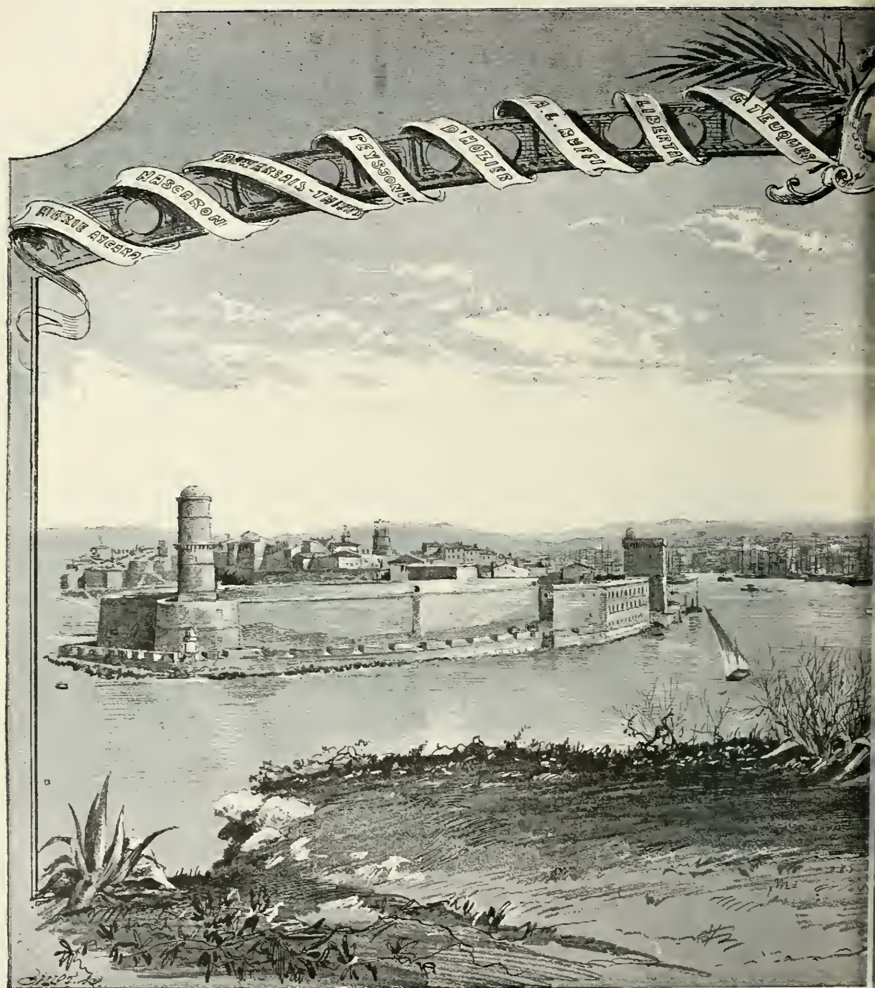
Étienne Lantier, après avoir pris rang dans l'armée, quitta le service et se fit homme de lettres. Il voulait donner une suite au bel ouvrage de l'abbé Barthélemy sur la Grèce ancienne, mais resta bien loin de son modèle. Ses comédies, sans être même de second ordre, valent mieux (1734-1826).

Maintenant, il nous faudra arriver à l'époque contemporaine pour rencontrer des noms d'un mérite supérieur.

Cependant, l'ordre chronologique adopté nous ramène aux siècles anciens et aux origines mêmes de l'Église marseillaise, origines cimentées par le sang d'un héros chrétien, d'un illustre martyr, Victor.

Il naquit, de parents nobles, au quartier de Cavaillon[2]. La légende symbolique d'un serpent établi dans un bois de pins et dévorant les hommes, puis vaincu par le saint, est très justement attribuée à Victor, commandant des troupes romaines de la cité, car il se faisait remarquer par son zèle extrême à

1. *Statistique des Bouches-du-Rhône.*
2. *Ibidem*



MARSEILLE. —

PRISE DU PHARO

combattre le paganisme et à propager la religion chrétienne. Plus tard, quand on construisit une abbaye sur la crypte honorée par la sépulture du martyr, les religieux voulurent exalter le triomphe de leur saint patron et une figure de dragon fut sculptée sur le portail du couvent.

De son côté, Marseille consacra le symbole, en adoptant un sceau où l'on voyait saint Victor à cheval, l'épée nue en main et foulant un terrible dragon.

La foi que saint Victor avait si généreusement confessée porta des fruits abondants et donna à Marseille des noms honorés :

Musée laissa la réputation d'un prêtre aussi estimé que savant; l'Église gallicane lui doit une partie de sa liturgie. Il mourut sous le règne de Léon et de Majorien, par conséquent de 457 à 461.

Gennade vivait également au cinquième siècle. D'abord avocat distingué, il renonça ensuite au monde, embrassa la vie religieuse et devint prêtre. Son mérite le fit élever sur le siège épiscopal de Marseille[1], où il donna l'exemple de toutes les vertus. Lorsque Gennade mourut, la voix publique l'invoqua comme un saint.

Gérard Tom ou Gérard de Tenque est parfois représenté comme Marseillais: mais l'opinion générale lui assigne Martigues comme ville natale. A Gérard, revient l'honneur de la fondation (1099) des *Frères Hospitaliers*, qui devaient recevoir les pèlerins en Terre Sainte, les secourir et les soigner selon les cas. Bientôt, les Hospitaliers prenaient le titre de *Chevaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem*, formant ainsi un Ordre religieux et militaire chargé de défendre les chrétiens contre les infidèles.

Plus heureux que l'*Ordre des chevaliers du Temple*, l'*Ordre des chevaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem*, devenu successivement celui des *Chevaliers de Rhodes*, puis des *Chevaliers de Malte*, s'est maintenu jusqu'aux premières années de notre siècle, et son histoire compte, à la fois, les noms les plus glorieux, les pages les plus brillantes, les plus héroïques.

Quel sublime spectacle que celui de la défense de Rhodes, subissant, pendant trois mois entiers, l'effort de l'armée entière de Mahomet II!! Quelle revanche sur les atrocités musulmanes, que la défaite infligée à l'étendard du croissant devant Malte!!

Et, pour nos flottes, quelle pépinière d'officiers dévoués dans tous ces chevaliers impatients, de par leurs vœux, de courir sus aux infidèles!

Par sa pieuse fondation, Gérard avait assuré à sa province natale

1. D'après Baronius et Bellarmin.

une illustration dont les fastes se lient intimement aux fastes de notre vaillante marine.

Au moment où tous les regards, en Europe, se tournaient vers la Terre Sainte et que la vive impulsion donnée par la première croisade commençait à devenir irrésistible, PIERRE PONS (ou PIERRE BARTHÉLEMY) se joignit à l'armée de Godefroy de Bouillon et se signala par son zèle ardent.

Un peu auparavant, en 1090, était mort AICARD, archevêque d'Arles. Fils de Geoffroi, vicomte de Marseille, le prélat avait prononcé ses vœux monastiques dans l'abbaye renommée de Saint-Victor. Sur l'ordre de ses supérieurs, il dut faire partie du clergé séculier, et sa carrière fut couronnée par la dignité archiépiscopale, qui le porta au siège de Saint-Trophime[1].

RAIMOND GEOFFROI (ou GAUFRIDI) avait également eu pour père un vicomte de Marseille, Burgondion, et, comme Aicard, il renonça au monde; mais aucune insistance ne put lui faire accepter les honneurs ecclésiastiques qu'on lui offrait. Il voulut rester simple religieux franciscain et toute son ambition se borna à pousser le plus loin possible ses études scientifiques. Roger Bacon fut son ami et l'aida de ses conseils. La bibliothèque de Raimond était considérable pour l'époque. Le savant religieux la légua par testament aux couvents d'Aix et de Marseille (1295).

Le pieux BELTRAM réforma plusieurs ordres religieux et fonda des congrégations pénitentes.

JULES MASCARON, fils d'un avocat marseillais renommé, naquit en 1634. A peine âgé de seize ans, il entrait dans la congrégation de l'Oratoire et, avant sa trentième année, il était unanimement regardé comme un excellent prédicateur. Appelé à la cour de Louis XIV, il ne recula pas devant le devoir le plus rigoureux et blâma le mal où il le rencontra. Parmi les oraisons funèbres prononcées par Mascaron, celle de Turenne est très justement regardée comme son chef-d'œuvre. Si le célèbre oratorien n'a pas toute l'ampleur, toute la dignité en même temps que la simplicité de style désirables, il se recommande par la beauté de la pensée et la rapidité des périodes, dons inhérents à une véritable éloquence.

Le caractère de Mascaron était aussi estimable que son génie. Il avait déjà fait beaucoup de bien à Tulle, quand, après huit années d'épiscopat, il fut choisi pour occuper l'évêché d'Agen (1679). C'était lui préparer une mission des plus laborieuses que de l'envoyer ainsi en plein pays calvi-

1. Voir, cinquième volume, chapitres XLI et XLII.

niste. Le prélat se montra digne de son titre de pasteur des âmes. Unissant la douceur et la charité à l'éloquence, il se fit aimer d'abord, écouter ensuite, et ramena un grand nombre de cœurs à l'Église catholique. A sa mort, arrivée en 1705, la désolation du diocèse fut universelle : c'était la plus belle oraison funèbre que pût souhaiter le prêtre si attaché à ses devoirs.

Au Périgord revient l'honneur d'avoir vu naître, en 1671, XAVIER DE BELSUNCE[1]; mais le malheur de Marseille fit briller dans tout son pur éclat la charité du prélat, tellement attaché à l'Église illustrée par saint Victor, qu'il ne voulut jamais la quitter, même pour un siège plus élevé. On ne peut donc séparer le nom de l'évêque de celui de la ville à laquelle il devait si complètement se sacrifier.

Xavier de Belsunce appartenait à l'Ordre des Jésuites et occupait depuis onze ans le siège épiscopal marseillais, au moment où la terrible peste de 1720 commença ses ravages. Le prélat se trouvait alors à Paris; une âme moins bien trempée eût cherché, dans les affaires qui l'avaient appelé loin de son diocèse, un prétexte suffisant pour motiver son absence.

Mais Belsunce ne l'entendit pas ainsi. Il part et force le cordon sanitaire établi autour de la ville infortunée. Sans hésiter, il brave la contagion et tous les maux que l'horreur de la situation engendre. Son palais, transformé en hôpital, ses ressources prodiguées, ses soins infatigablement donnés ne l'empêchent pas de remplir ses devoirs de prêtre et de puiser dans sa piété les moyens les plus propres, selon sa foi et sa conscience, à relever les courages comme à obtenir la cessation du fléau.

Il voua Marseille au Cœur du Sauveur du monde et institua une procession solennelle, destinée à conserver le double souvenir des heures où Marseille avait imploré le ciel et où elle avait constaté sa délivrance.

Pendant trente-quatre années encore Belsunce vécut, entouré de l'admiration publique, mais c'est seulement en 1853 que Marseille a élevé une statue au grand évêque, sur le cours auquel elle a donné son nom vénéré.

Après cet héroïque exemple, l'histoire de la marine provençale peut seule nous offrir un sujet de transition possible : l'existence du marin ne se compose-t-elle pas d'abnégation, de courage, d'intrépidité, de généreux mépris de la mort?

1. De Belsunce de Castel-Moron ; mais ne semblerait-on pas parler d'un inconnu, si l'on ne s'arrêtait après le premier nom?

L'un des plus anciens chefs d'escadre dont fassent mention les annales du pays de Provence est GUILLAUME CORNUT, à qui Charles d'Anjou donna le commandement des galères équipées à Marseille pour la conquête du royaume de Naples (1266). Cornut justifia la confiance mise en son habileté et en son dévouement; il fit preuve d'une bravoure admirable; mais, assailli par un ennemi beaucoup plus fort que lui, il mourut en plein combat, avant de se voir obligé d'amener son pavillon.

GASPAR DE FABRE jouit, sous le règne de François Ier, de la réputation la mieux établie de courage et de science nautique.

Le célèbre ANTOINE ESCALIN DES AYMARS, BARON DE LA GARDE, connu dans la marine française sous le surnom de CAPITAINE POLAIN. « On le lui avait donné, pendant qu'il était encore dans les emplois les plus humbles de l'armée, très probablement à cause de ses allures jeunes et vives (le mot signifiant poulain), et il fut toute sa vie, en y ajoutant le titre de capitaine, son nom de guerre, son nom populaire[1]. » Ce grand marin protégea plus d'une fois le port de Marseille, vers la fin du seizième siècle, et ce fut de ce même port qu'il partit (1570), avec huit galères, pour aller rejoindre l'armée royale devant La Rochelle. La renommée de cet homme de mer fut telle que le comte de Grignan, Louis des Adhémars ou des Aymars de Monteil, gouverneur de Provence, lui donna, à titre d'héritier d'adoption, sa seigneurie des Aymars et la baronnie de la Garde (en Dauphiné), de laquelle Polain était parti valet de régiment et où il revenait haut et puissant seigneur.

Quand Polain mourut, âgé de plus de quatre-vingts ans, « il se fit lever, se plaça sur son siège seigneurial et, tenant son épée, il dit que, toujours, il avait vécu dans le service militaire et qu'il aurait souhaité de tout son cœur de mourir les armes à la main, pour son Dieu et pour son roi[2] ».

Longtemps encore après, dit un de ses historiens, « il sembla que les flots bruissaient du nom et des exploits du capitaine Polain ».

En 1597, au mois de décembre, un petit bateau, faisant la traversée de Marseille au château d'If, fut assailli par une de ces violentes tempêtes qui, sur la Méditerranée, se déclarent avec la soudaineté de la foudre. Parmi les passagers, une pauvre lavandière ressentit une telle frayeur et fut si éprouvée qu'elle devint prématurément mère, dans le bateau même.

Le « gouverneur des îles et du château d'If », Paul de Fortia de Piles,

1. M. LÉON GUÉRIN, *Les Marins illustres de la France.*
2. *Ibidem.*

voulut absolument tenir le nouveau-né sur les fonts baptismaux de la paroisse Saint-Laurent, à Marseille, et lui donna le nom de PAUL, sous lequel il sera désormais connu et deviendra l'une des illustrations de la marine française[1]. Pendant plus d'un demi-siècle, Paul, qui, suivant la belle expression bretonne, avait depuis l'instant de sa naissance « de l'eau de mer autour du cœur », Paul combattit vaillamment et, tout jeune encore, excita si bien l'admiration du Grand Maître de l'Ordre de Malte, qu'il fut fait *chevalier* et reçut le commandement d'un vaisseau.

Certains exploits du chevalier Paul semblent tenir du prodige; les Musulmans en particulier le redoutaient.

Richelieu, ce grand ministre qui voulait relever la marine française, demanda le chevalier à Malte et l'obtint avec peine, car un pareil guerrier était bien fait pour honorer et soutenir la renommée de l'Ordre.

Paul reçut la nomination de capitaine de vaisseau de guerre de l'État et, peu après, en 1638, il se trouvait aux côtés de l'archevêque-amiral de Bordeaux, Henri d'Escoubleau de Sourdis[2], quand celui-ci défit la flotte espagnole devant Guétari (1638). Les relations des sièges de Rose, de Tarragone, de Barcelone retentirent du récit de la bravoure de Paul.

Nommé chef d'escadre (1647), le chevalier accomplit devant Naples un fait d'armes presque incroyable, puis, en 1650, arrivé avec le seul vaisseau *La Reine* devant le cap Corse et l'île de Capreja, il combattit hardiment *cinq* vaisseaux de guerre hispano-napolitains et les vainquit.

« On assure qu'après cet exploit du chevalier Paul, les ennemis gardèrent une telle terreur de lui qu'ils n'osèrent, de longtemps, reparaître sur cette mer.

« Tant d'actions héroïques élevèrent le chevalier Paul aux premiers grades de la marine : non seulement il devint lieutenant général, mais encore vice-amiral des mers du Levant. Le Grand Maître de l'Ordre de Malte, Lascaris de Castelard, le fit *chevalier de justice* (1651) et la *Religion*[3] lui envoya une croix estimée à plusieurs milliers d'écus[4]. »

En 1666, Paul fut choisi par Louis XIV pour conduire à Lisbonne Françoise de Savoie-Nemours, fiancée au roi Alphonse de Portugal. Il va

1. M. LÉON GUÉRIN a donné une notice sur le CHEVALIER PAUL dans ses *Marins illustres de la France*. A son tour, M. l'abbé DANIEL a consacré une intéressante brochure au brave marin. Nous puiserons dans ce travail pour nos chapitres sur Toulon.

2. Voir, quatrième volume.

3. On sait que l'ensemble de l'Ordre de Malte prenait le titre de *la Religion*, et qu'il avait pour but unique le triomphe du christianisme sur les Infidèles.

4. M. LÉON GUÉRIN.

sans dire que, dans l'espace de temps compris entre 1651 et 1666, le grand marin avait continué le cours de ses triomphes. C'est ainsi qu'il se signalait, en 1662, devant Alger.

Parvenu à sa soixante-neuvième année et accablé d'infirmités, Paul quitta le service actif et fut nommé commandant de la marine à Toulon, où il mourut le 18 octobre 1667, unanimement regretté par la marine française, qui perdait en lui un de ses plus heureux, un de ses plus admirés officiers.

Le pauvre petit enfant du bateau du château d'If laissait à la France un nom qu'elle prononcera toujours avec un respect reconnaissant.

Si jamais, dans les cœurs français, pouvait s'éteindre l'amour de la patrie et le dévouement à sa gloire, il suffirait de publier les annales de notre marine pour enflammer les plus indifférents.

Que de faits glorieux surgiraient, que d'exemples sublimes seraient donnés par des hommes dont le courage n'est pas même soutenu par la pensée de vivre à jamais dans le souvenir de leurs concitoyens! Seul, l'honneur du drapeau leur importe et, pour lui, ils se sacrifient sans hésitation.

Peut-on lire, sans que des larmes de juste orgueil jaillissent du cœur, le récit d'un épisode du combat livré, le 1er septembre 1638, devant Gênes, par le général des galères de France, Pont-Courlai[1]?

L'une de ces galères s'appelait *la Valbelle*, du nom de son capitaine, membre d'une famille remontant aux comtes de Provence et de Marseille.

Cosme de Valbelle était alors âgé de soixante-dix ans, mais, toujours intrépide, il prit et coula plusieurs bâtiments ennemis, jusqu'au moment où, entouré, on le somma de se rendre. *Douze coups de feu l'avaient atteint*, mais, bravant la souffrance, il se fit attacher à son mât, continuant de commander la manœuvre jusqu'à ce que sa vie se fût écoulée avec la dernière goutte de son sang!!

Le héros s'était montré digne de ceux de ses ancêtres qui avaient si vaillamment pris place dans la marine provençale, où ils paraissaient sur des navires presque toujours construits à leurs frais.

Cosme de Valbelle est connu sous le surnom de *l'Ancien*, par cette circonstance que son fils, Jean-Baptiste de Valbelle[2], suivit fièrement

1. Nous nous inspirons de la notice de M. Léon Guérin.
2. Né en 1627. La mère de ce brave marin était de l'illustre famille de saint François de Paule.

ses traces et se fit remarquer comme un officier absolument brave et habile, de grandes manières, d'un esprit très cultivé.

Un autre fils, PHILIPPE, promettait également de remplir une carrière brillante; mais il fut blessé dans ce même combat où Cosme allait périr et où les deux frères essayèrent en vain de le sauver. Philippe mourut des suites de sa blessure et Jean-Baptiste resta seul pour perpétuer les traditions navales de sa famille.

Il ne tarda pas à se signaler.

Embarqué par son père, alors qu'il avait moins de dix ans, on le voit, jeune héros achevant à peine sa quatorzième année, combattre si bravement, à Tarragone d'abord, puis à Barcelone, qu'il reçut en récompense, un an plus tard, le commandement d'un petit navire, *le Persée*. Valbelle signala son élévation par un fait d'armes important. Ayant rencontré un navire espagnol beaucoup plus fort que le sien, il le prit à l'abordage et le conduisit à Toulon.

L'Ordre de Malte voulut s'attacher un officier qui débutait ainsi. Le chevalier fit profession et reprit la mer. La seule nomenclature de ses exploits est des plus brillantes. Il servit sous le chevalier Paul et mérita ses louanges. Valbelle devait bientôt les justifier en s'immortalisant.

C'était au mois de septembre 1655; l'amiral anglais Bank, ayant sous ses ordres quatre vaisseaux, atteignit, entre les îles Majorque et Cabrera, le navire de Valbelle, et, voulant venger un capitaine de sa nation, châtié l'année précédente par le chevalier, exigea impérieusemem, contre tout droit, le *salut*[1].

Valbelle ne calcule pas. Il est seul, mais il luttera pour l'honneur du pavillon français. Les boulets ennemis trouent son vaisseau, brisent ses mâts, mettent ses voiles en lambeaux, hachent ses cordages, il lutte toujours; une dernière bordée enlève la poupe du navire désemparé et Valbelle dispute encore le sort de la journée. Les Anglais ne remorqueront pas l'épave française; son commandant la guide et va l'échouer lui-même sur un banc de sable, où il se tient prêt à repousser de nouvelles attaques.

La haine alors se tait : les Anglais acclament l'indomptable marin et lui envoient une barque dans laquelle il pourra prendre place avec

1. Voir, pour tout ce qui concerne *le salut* entre navires, salut cause de tant de combats, le volume *du Littoral de la France, côtes Normandes*.

ses derniers compagnons et rentrer en France. Valbelle vint débarquer à Marseille, où un accueil vraiment enthousiaste l'attendait.

Sa campagne de 1660, dans le Levant, sur le navire *la Vierge*, construit et armé à ses frais, fut marquée par des exploits surprenants. On en a la relation manuscrite, due à un de ses marins. Le 7 juin 1674 il s'illustrait de nouveau, par un acte de dévouement extraordinaire, sous le feu du célèbre amiral hollandais Corneille Trump. En 1676 il était, avec Tourville, l'un des « matelots[1] » du grand Duquesne contre Ruyter. Plus tard, à la bataille de Stromboli, il se trouvait face à face avec le redouté amiral hollandais et secondait encore efficacement Duquesne. A la bataille de Palerme, il partageait avec Vivonne, Duquesne et Tourville la gloire de la journée.

La paix de Nimègue allait laisser un peu de repos à Valbelle, quand le pape Innocent XI voulut le consulter sur l'état de sa marine et de ses ports. Le pontife désirait lui confier le généralat de ses galères, mais le chevalier refusa; il ne put, cependant, ne pas accepter le titre de bailli de l'Ordre de Malte. Investi du commandement de la marine à Toulon, il rendit encore de grands services au pays, et Louis XIV allait le nommer lieutenant général de ses armées navales, lorsqu'il mourut, à peine âgé de cinquante-quatre ans, le 16 avril 1681.

« Le bailli de Valbelle n'avait pas un seul instant démenti la devise de sa famille : *Fidèle et audacieux*, ni son cri de guerre : *Vertu et fortune* ».

Nous nous sommes laissés entraîner par ces grands souvenirs, mais ne justifient-ils pas pleinement le titre de cet ouvrage : *Le Littoral de la France*, et la ville de Marseille n'a-t-elle pas le droit de se montrer fière de pareils fils?

Sa couronne de noms célèbres n'est pas encore épuisée : après les marins, voici les soldats.

Romée de Villeneuve (1170-1250) rendit de si grands services à la Provence que la légende s'empara de lui. Connétable puis grand sénéchal du comte Bérenger[2], il fut également son premier ministre et obtint toute sa confiance.

1. Lorsqu'une escadre est en ligne, on appelle souvent *matelot* un des vaisseaux de cette ligne : ainsi, *le matelot de tête* est le vaisseau marchant à la tête de la ligne ou de la colonne. *Le matelot d'avant* d'un vaisseau est celui qui précède ce dernier. — Amiral Paris, *Dictionnaire de Marine à voiles et à vapeur*.

2. Les deux filles de Bérenger épousèrent, nous le savons : l'aînée, Marguerite, Louis IX; la cadette, Béatrix, héritière du comté, Charles d'Anjou, frère du roi de France.

Romée se distingua dans la marine comme dans l'armée et dans la diplomatie. Son génie paraissait être universel, le bonheur suivait toutes ses entreprises : il fit rentrer Nice sous l'obéissance de Bérenger et, à la mort du prince, il fut investi de la tutelle de sa jeune fille, Béatrix.

En sa qualité de régent, il négocia le mariage de la jeune comtesse avec le comte d'Anjou. Avait-il eu le pressentiment que cette alliance préparait la réunion de la Provence à la couronne française? Peut-être. Mais, assuré-



Le chevalier Roze.

ment, il agissait pour la cause du bien de son pays, et c'est justice que son nom prenne rang parmi les gloires provençales.

Un autre nom, devant lequel on s'incline avec admiration, c'est celui du Chevalier Roze, né à Marseille en 1671. Les difficiles commencements du règne du duc d'Anjou, devenu Philippe V d'Espagne, excitèrent l'esprit aventureux du chevalier. A ses frais, il leva et arma deux compagnies qu'il conduisit au jeune souverain.

Mais le titre qui préservera son souvenir de l'oubli, c'est le dévouement, l'intrépidité dont il fit preuve lors de la peste de 1720. Revenu aussitôt dans

sa ville natale, Roze se consacra sans relâche aux soins les plus pénibles et les plus dangereux, donnant la sépulture aux morts, recueillant et soignant les malades, relevant, par son exemple, les courages abattus. Ainsi que l'évêque Belsunce, le chevalier mérita pleinement la reconnaissante admiration des Marseillais, et, comme son digne émule, le fléau le respecta. Roze mourut en 1733, douze ans après que Marseille eut échappé à la calamité cruelle. Il avait donc eu la joie de voir la ville réparer bientôt toute trace de l'épreuve subie.

Le nom de Gardanne, celui d'une bonne et vieille famille de la Provence, a été porté par deux généraux, deux frères, Louis et Gaspard, qui se montrèrent vaillants soldats. L'aîné se distingua tout particulièrement dans les plus brillants combats du premier Empire et mourut en 1818.

Parmi les diplomates provençaux, Marseille réclame trois noms : le premier est celui de Palamède de Forbin, surnommé *le Grand*, non seulement à cause des charges importantes dont il fut revêtu, mais parce que, jugeant sainement la situation politique de son pays, il en prépara la réunion à la France.

Conseiller du « bon roi René », Forbin travailla à faire oublier à son souverain les injustices et les exactions dont il avait souffert de la part de Louis XI. Néanmoins, il ne put l'empêcher de tester en faveur de Charles du Maine, ce qui faillit amener une guerre désastreuse. Mais, honoré de la confiance de Charles, il reprit son œuvre de pacification, et nous savons qu'il y réussit pleinement, préservant la Provence des luttes terribles dont l'annexion au duché de Lorraine eût été le signal[1].

Estimant à sa valeur un pareil homme d'État, Louis XI, le roi diplomate par excellence, créa Forbin vicomte de Martigues et lui donna le gouvernement de la Provence (1450-1508), où il laissa les meilleurs souvenirs.

Honoré de Savoie, comte de Sommerive, naquit à Marseille en 1538. Ferme et prudent tout à la fois, il sut, dans un temps où le pays entier était en proie aux convulsions civiles les plus affreuses, préserver la Provence d'une grande partie des excès dont ailleurs le peuple souffrait cruellement.

La famille Pastoret a donné à la France plusieurs hommes éminents.

1. Selon les lois d'hérédité, la Provence eût dû revenir à René II, duc de Lorraine.

mêlés aux principaux événements de son histoire, dès le quatorzième siècle.

Quatre cents ans après que Jean Pastoret eut si bien contribué à remettre Paris sous l'autorité du futur Charles V, un de ses descendants, le marquis EMMANUEL DE PASTORET naissait à Marseille (1756). Nous n'avons pas à apprécier sa carrière politique, mais le savant, le travailleur nous appartient, et on peut dire de Pastoret qu'il fut un écrivain délicat, un penseur judicieux, un travailleur infatigable. Malgré ses nombreuses charges d'État, il n'oublia pas qu'il avait été professeur (1804) au Collège de France, et il fut heureux d'entrer à l'Institut par les trois portes, grandes ouvertes devant son mérite, de l'Académie française, de l'Académie des inscriptions et belles-lettres et de l'Académie des sciences morales et politiques. Il mourut en 1840.

Sa veuve a contribué à l'illustration du nom par son infatigable charité. Nul n'ignore que la marquise de Pastoret eut, la première, la maternelle pensée de l'établissement des crèches et des salles d'asile, qu'elle fonda ces premiers refuges destinés à rendre tant de services à l'enfance, et que, pendant quarante années entières, elle consacra sa fortune à les soutenir, donnant ainsi l'exemple d'une rare constance dans la poursuite du bien. Mme de Pastoret mourut en 1844 ; elle avait soixante-dix-huit ans.

CHARLES BARBAROUX, né à Marseille en 1767, se fit inscrire au barreau de la ville ; mais bientôt, se vouant entièrement à la politique, il fut élu député et accepta les théories des Girondins. La grande tourmente qui s'abattit sur ce parti ne l'épargna pas. Il mourut le 25 juin 1794, à peine âgé de vingt-sept ans.

Au milieu des nombreux savants dont s'honore Marseille, PIERRE D'HOZIER, seigneur de la Garde, mérite une place spéciale, puisqu'il créa, pour ainsi dire de toutes pièces, une science à part, celle de la généalogie. On reste confondu de la puissance de travail de Pierre d'Hozier et de la sagacité dont il fit preuve pour démêler la vérité, au milieu de tant de voiles jetés par la vanité ou l'orgueil sur l'origine des principales familles de France. Ses recherches eurent tout de suite force de loi et il devint en quelque sorte le véritable « roi d'armes », le grand juge de la situation nobiliaire des gentilshommes français. Lorsque d'Hozier avait prononcé, il fallait s'incliner, et son nom est devenu synonyme de « juge héraldique ».

Son fils et ses petits-fils continuèrent l'œuvre immense, beaucoup plus importante qu'on ne le pense parfois, car elle touche aux divers événements

de l'histoire de notre pays et même, dans bien des cas, elle a contribué à les élucider. Pierre d'Hozier, né en 1592, mourut en 1660.

Au dix-septième siècle, éclate l'une des plus grandes gloires artistiques françaises. Pierre Puget, né à Marseille en 1622, réunit en lui les traits



Pierre d'Hozier

distinctifs que l'on admire dans les génies italiens de la Renaissance, et il peut sans crainte être comparé au premier d'entre eux. Son activité prodigieuse se répandait en travaux multiples, où la peinture, la sculpture, la science architecturale occupaient, chacune à son tour, son puissant cerveau.

Toulon possède de Puget un chef-d'œuvre que nous admirerons bientôt : la porte de l'Hôtel de ville. Plusieurs de ses statues sont devenues des modèles toujours consultés avec fruit dans nos écoles de Beaux-Arts, tel, le célèbre *Milon de Crotone*. Une face moins connue de son goût merveilleux se révèle dans les magnifiques ornements en bois, qu'il sculpta pour les vaisseaux de Louis XIV. Par bonheur, notre Musée de marine en possède encore plusieurs, et l'on reste confondu de surprise, quand on se souvient que ces modèles furent des travaux de la jeunesse de Puget.

Plus tard, nommé par Colbert directeur de l'ornementation des navires de la flotte, il donna libre cours à son imagination, et des poupes colossales, avec galeries et figures énormes en bas-relief ou en ronde bosse, firent de chacun de nos bâtiments autant de précieuses œuvres d'art.

La liste des principaux travaux de Puget est connue. Ses trois statues à



Tête de Christ de Puget.

Gênes, son *Andromède*, son groupe d'*Alexandre et Diogène*, etc. On cite moins, et ils méritent cependant la même estime, ce bas-relief d'une impression si poignante : *la Peste de Milan*, et surtout la *tête de Christ*, qui ornait la maison de l'artiste, tête saisissante d'imprévu, de beauté souveraine, de caractère puissant et doux.

Peintre, sculpteur, architecte, Puget eut constamment la vision du gran-

diose et sut rendre sa pensée avec une énergie infatigable. On lui reproche de sacrifier l'élégance à la force, mais le reproche tombe devant le feu du génie lui-même qui l'inspire et lui donne, avec l'énergie, une incontestable élévation de pensée.

Jamais éloge n'a été plus vrai que celui de *Michel-Ange français,* décerné



J. Méry.

à Puget, et, certainement, les Marseillais pourraient ou plutôt devraient honorer leur illustre compatriote autrement que par la chétive colonne, surmontée d'une statue, élevée à sa mémoire (1622-1694).

Le génie provençal, formé à la fois du souple génie grec, de la précision du génie latin et de la verve du génie gaulois, ne pouvait faillir à ses origines et ne pas briller dans le genre qui, justement, aiderait à son facile essor.

C'est une belle phalange que celle des poètes provençaux, et Marseille n'a pas tort de revendiquer avec orgueil beaucoup des noms qui la composent.

A elle reviennent Pierre Vidal (1160-1200) et Bertrand Carbonnel (XIIIe siècle), réputés les meilleurs poètes de leur temps. Elyas de Barjols, Daniel, Foulques, dit de Marseille, pour le distinguer de plusieurs autres troubadours du même nom. Barbal appartenait à la célèbre maison des Baux et, à son titre de poète, qu'il jalousait, il ajouta celui de philosophe et de guerrier, car il accompagna Charles d'Anjou dans sa conquête du royaume de Naples.



Léon Gozlan.

Si long que soit ce retour vers les noms marseillais célèbres, appartenant aux siècles écoulés, combien d'omissions involontaires !

Combien encore en pourrait-on signaler dans une rapide revue des noms exclusivement modernes ? Marseille, s'il est possible d'employer une telle expression, Marseille, sous ce rapport, est trop riche !

Bornons-nous donc à en enregistrer quelques-uns et même, pour la plupart d'entre eux, laissons au temps le soin de les consacrer et d'en fixer le trait distinctif.

La liste commence avec les poètes et les romanciers. Eux, du moins,

peuvent ne donner lieu qu'à des controverses littéraires. Pourtant, presque tous ont manié la satire politique ; mais, enfin, Louis Bastide a écrit de gracieuses poésies ; Joseph Méry nous a donné deux livres charmants, *la Floride* et *la Guerre du Nizam ;* Auguste Barthélemy, collaborateur du précédent pour *la Villéliade*, fut un publiciste plein de verve.



Daumier.

Louis Reybaud a eu la fortune rare de créer une figure typique, celle de : *Jérôme Paturot à la recherche d'une position sociale.*

Charles Reybaud, son frère, a publié de bons travaux sur la colonisation.

Léon Gozlan a laissé à chacun de ses nombreux ouvrages l'empreinte d'une imagination originale et hardie.

Joseph Autran, dans ses *Poèmes de la Mer*, traduit les colères et les harmonies des flots bleus, baignant sa ville natale, et, dans *la Fille d'Eschyle*, il s'est souvenu que la reine de la Méditerranée était fille de la Grèce, la terre privilégiée des poètes.



Garnier Pagès.

Parler de Daumier, le caricaturiste, c'est évoquer toute une suite de types inoubliables, où l'art ne tombe jamais dans les excès du grotesque de mauvais goût. Le caractère de Daumier est suffisamment indiqué dans l'épitaphe de son tombeau, placé, à Paris, dans le cimetière du Père-Lachaise :

Peuple ! ci-gît Daumier, l'homme de bien,
Le grand artiste et le grand citoyen.

La rime n'est pas absolument riche, ni le vers très élégant, mais il faut tenir compte du sentiment qui les a inspirés.

Trois autres noms marseillais se rattachent à l'étude de notre histoire. Les travaux de CAPEFIGUE sont extrêmement nombreux, mais ils ont soulevé les plus vives critiques.



A. Thiers

GARNIER-PAGÈS a écrit l'histoire de la Révolution de 1848, à laquelle il s'est trouvé activement mêlé.

A défaut d'autres titres pour prendre rang dans le Panthéon des hommes célèbres français, ADOLPHE THIERS y fût entré de par l'*Histoire de la Révolution Française* et celle du *Consulat et de l'Empire*. Mais nos derniers désastres lui ont donné un relief spécial, que l'avenir se chargera d'apprécier : à lui seul revient le droit de mettre en pleine lumière la figure complexe du *Libérateur du Territoire*.

Ne fermons pas ce chapitre sans parler d'un homme que sa carrière a lié à Marseille et qui a choisi cette ville (le quartier d'Endoume) pour terminer une existence faite tout entière de dévouement à ses semblables : ÉTIENNE MAIGRE, né à Arles en 1817. Le 7 août 1879, l'Académie française lui



Etienne Maigre, patron de la *Durance* (bateau de sauvetage).

décernait l'une des plus hautes récompenses que la fondation Montyon met à sa disposition.

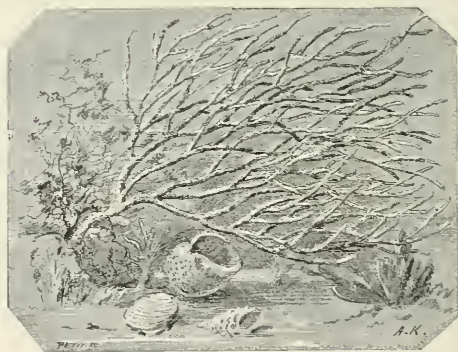
Les termes du rapport constatent des faits d'humanité vraiment héroïques. A dix-sept ans, Maigre se jetait dans le Rhône, couvert de glaçons, pour sauver un enfant. Capitaine de navire, il oublia son titre pour sauver un simple

matelot emporté par la tempête. Marin, il semble se donner la mission d'arracher à la mer les victimes qu'elle avait choisies. Aussi disait-on de lui : « A un kilomètre de Maigre, il n'est pas permis de se noyer ! »

Quel éloge !

Le héros, maintenant brisé par la maladie, ne peut plus, dit-il, que léguer ces souvenirs à sa famille. Ne lui laissera-t-il pas le plus envié des héritages? Celui que rien ne peut effleurer d'une ombre malveillante :

L'honneur rayonnant de toute la sublimité du sacrifice !



Plante arborescente marine.

CHAPITRE IV

LES CAUSES DE LA PROSPÉRITÉ DE MARSEILLE SON INDUSTRIE, SON COMMERCE

Nous le savons déjà, une industrie et un commerce importants se sont groupés dans Marseille: puis, envahissant bientôt sa banlieue immédiate, ont étendu encore plus au loin leurs branches multiples.

Voilà le véritable, l'impérissable fondement de l'activité du port, qui trouve autour de lui un constant et double élément de fret : exportation de produits fabriqués, importation de matières premières indispensables.

Évidemment, nous ne voulons pas dire qu'aucune crise, aucune secousse ne soit à craindre dans ce mouvement du travail : les fluctuations du tableau des entrées et des sorties du port seraient là pour nous taxer d'optimisme outré; mais nous voulons établir qu'avec de tels moyens d'action, Marseille est outillée pour conserver sa prépondérance maritime, et surtout qu'elle peut, quand elle le voudra, lui donner un nouveau, un indestructible appui.

Ouvrons une publication dont l'autorité est indiscutable : le *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille*, rédigé par les soins et sous les auspices de la Chambre de commerce marseillaise.

Ici une réflexion s'impose. On sait l'ardente lutte économique où se débat le sort de notre commerce national : protection ou libre-échange ne manquent pas d'arguments solides à s'opposer mutuellement, et, dans la mêlée, Marseille, fidèle à son passé, ne pouvait manquer de se déclarer pour le second mode d'action. N'a-t-elle pas été « port franc »? Aussi retrouve-t-on à chaque passage du *Compte rendu* les vœux formulés pour l'abaissement des tarifs de douane.

Le Littoral de la France ne peut prendre parti dans cette si grave question, mais il lui incombe de donner un exposé exact, bien que succinct, de la situation.

Le tableau d'entrées et de sorties des navires présente un premier renseignement significatif : la décroissance constante de notre marine marchande à voiles. Elle ne demande plus guère, à nos constructeurs, des navires dépassant 100 tonneaux, et ne suit que de très loin l'armement à voiles étranger ; ce dernier, pourtant, n'hésite pas à remplacer le bois par le fer et par l'acier, et sa capacité moyenne atteint 500 tonneaux.

Avec la marine à vapeur, nous nous relevons. Dans la seule année 1886, 4795 bateaux, entrés à Marseille, offrent une jauge de 3955808 tonneaux. La même période de temps relate la sortie de 4832 navires, jaugeant 4065957 tonneaux.

L'ensemble représente donc 9627 bateaux à vapeur, donnant une jauge de 8021765 tonneaux; c'est une augmentation importante sur l'année précédente et elle est due à notre pavillon.

En somme, la constatation est des plus satisfaisantes. Néanmoins, peut-être doit-elle appeler la sollicitude de nos armateurs, car il semble anormal de voir l'étranger lutter pour l'existence de sa marine à voiles, tandis que nous paraissons nous désintéresser de la nôtre. Pour certaines importations ou exportations, donnant une plus faible rémunération, n'aurait-on pas avantage à conserver ce mode plus économique de transport?

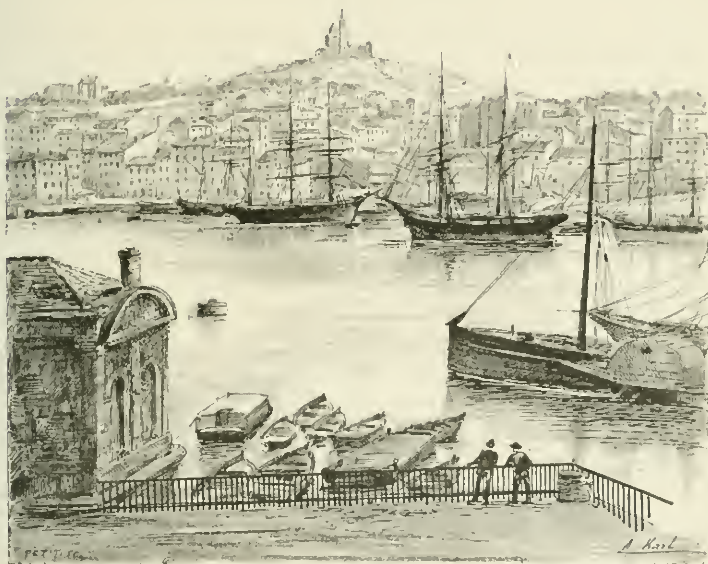
Le mouvement de la marine à vapeur comprend la *grande* et la *petite* navigation, c'est-à-dire que la première dessert les pays étrangers et que la seconde se borne à l'exploitation des seules côtes françaises. Pour bien juger des relations de Marseille, il est bon de rappeler les pays vers lesquels partent ses navires ou qui lui expédient les leurs. Non seulement, comme il est naturel, tout le bassin méditerranéen reçoit son pavillon : Espagne, Autriche, Italie, possessions anglaises dans la Méditerranée, Grèce, Roumanie, Turquie, Égypte, Tripolitaine, Tunisie, Algérie, Maroc; mais le percement de l'isthme de Suez a imprimé une force nouvelle à ses transactions avec les Indes anglaises, françaises et hollandaises, le Japon, la Chine et l'Océanie. En même temps, elle ne néglige pas les deux Amériques, ni l'Afrique, pas plus qu'en Europe, la Russie, la Suède et la Norwège, l'Allemagne, le Danemark, les Pays-Bas, la Belgique, l'Angleterre, le Portugal. En un mot, les deux hémisphères tout entiers.

Comment, après cette énumération, trouver trop hautaine la devise adoptée par Marseille?

Il devait arriver, et il arriva nécessairement, que nos grandes compagnies de navigation et de transport trouvèrent avantage à prendre Marseille comme port d'attache, pour une notable partie de leurs flottes.

La *Compagnie Transatlantique* n'y compte pas moins des *trente* paquebots inscrits pour le service, non seulement de l'Algérie, mais de la mer Méditerranée, qu'ils mettent en relations avec l'Angleterre et les Antilles[1].

Les *Messageries Maritimes* ont installé à Marseille leurs grands services postaux entre la France, l'Orient, l'Afrique orientale, les Indes et l'Océanie, services assurés par cinquante-huit navires. Bientôt, en poursuivant notre



Marseille. — Le vieux fort de Notre-Dame-de-la-Garde. — Vue prise de la Consigne.

route, nous verrons les beaux chantiers de construction qu'elles ont établis à La Ciotat.

Les compagnies *Freissinet*, *Valery*, *Morelli*, *Fabre*, *Paquet*, ainsi que plusieurs autres encore, sont marseillaises; l'ensemble de toutes ces flottes, grandes et petites, donne un effectif de *deux cent quarante et un* bâtiments, jaugeant 278 494 tonnes et développant une force de 259 550 chevaux-vapeur[2].

Ces services divers ont amené un mouvement de voyageurs atteignant presque le chiffre de 140 000.

1. Voir, volume *Côtes Vendéennes*, l'étude consacrée aux magnifiques ateliers que la Compagnie possède à Saint-Nazaire (Loire-Inférieure).

2. Pour tous ces termes, voir le premier volume, aux chapitres concernant Le Havre.

Mais si, par ce même mouvement, Marseille a gagné un surcroît d'animation, il est encore plus intéressant d'obtenir la preuve que la presque totalité des besoins du commerce et de l'industrie trouvent, dans le travail du port, un aliment à leur vitalité.

Voici, près des céréales, les sucres bruts ou raffinés, les cafés, les poivres, les cacaos, la bière, les vins, les liqueurs, les huiles comestibles et autres; les essences, les pétroles, les cotons, les laines, les cocons et les soies, les fers et les bois, les métaux divers, les charbons, les briques, les tuiles, les poteries, les soufres natifs ou raffinés, les tabacs, les cires, les bougies, les savons, les produits chimiques, le sel marin, la morue sèche, les légumes, le riz, les semoules, les pâtes alimentaires. Nous en oublions beaucoup, mais l'essentiel est de montrer la diversité du marché général marseillais.

Voyons, maintenant, quelques-uns de ces produits mis en œuvre par les usines marseillaises.

Nous écarterons de notre constatation les huiles, les sucres, les cotons, les soies, les céréales, car, pour apprécier absolument la situation du commerce de Marseille à leur sujet, il faudrait entrer au cœur même de la discussion partageant nos économistes en deux clans ennemis. On ne saurait plus instamment que le *Compte Rendu*, soutenir, avec preuves à l'appui, la théorie du libre-échange et l'amélioration des tarifs des voies ferrées.

Faisons une exception pour deux industries ressortissant au commerce des céréales, dont Marseille n'est plus la grande organisatrice. Les semoules, très belles et d'excellente qualité, s'expédient un peu partout et n'ont pas fourni, de ce chef, moins de 20 520 000 kilogrammes.

De même, l'exportation des pâtes alimentaires progresse d'une manière notable et semble lutter parfaitement contre l'industrie italienne. Marseille en a expédié près de cinq millions de kilogrammes.

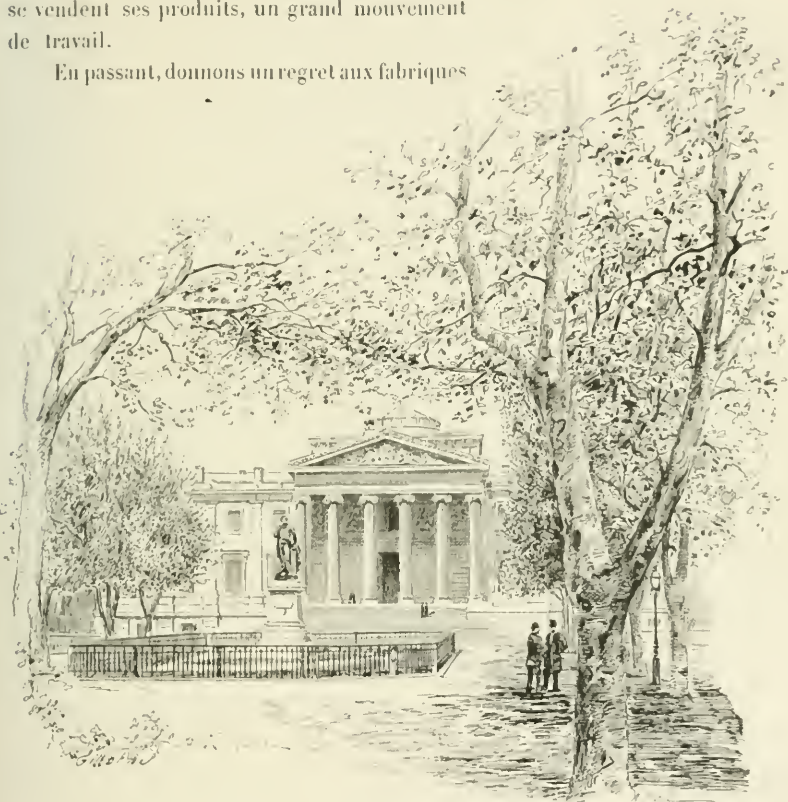
On se souvient que l'invention du savon est attribuée aux Phocéens. En tout cas, elle remonte, à Marseille, bien loin dans l'antiquité, et ses produits sont en possession d'une renommée justement conquise[1]. Le département des Bouches-du-Rhône tout entier possède une centaine d'usines, établies, pour la majeure partie, dans la banlieue du chef-lieu. La production totale atteint, en chiffres ronds, 108 000 000 de kilogr. valant (toujours en chiffres ronds) 52 millions de francs. Le seul port de Marseille a expédié, en 1886, par grande navigation, plus de 10 000 000 de kilogr. et, par cabotage, plus

1. Cette assertion a été contestée par plusieurs auteurs, qui prétendent ne pas faire remonter la abrication du savon, à Marseille, au delà du douzième siècle.

de 20 000 000 de kilogr. Quant au chemin de fer, ses wagons ont reçu plus de 71 000 000 de kilogr.

Il est facile de comprendre qu'une industrie aussi florissante provoque, malgré les prix relativement modestes auxquels se vendent ses produits, un grand mouvement de travail.

En passant, donnons un regret aux fabriques



Marseille. — Palais de Justice. — Statue de Berryer.

marseillaises d'allumettes, qui livraient d'excellents produits et n'en exportaient pas moins de 2 200 000 kilogrammes. Le monopole a tué cette industrie.

« En revanche, l'importance acquise pendant les trente dernières années par la fabrication et le commerce des briques, dans la partie de la banlieue comprise entre Saint-Louis et l'Estaque est vraiment extraordinaire. Non seulement les grands travaux exécutés à Marseille, à la suite du vaste programme dressé en 1858, par l'administration municipale de cette époque, ont large-

ment contribué au développement de cette industrie; mais l'exportation de ses produits s'est étendue, d'année en année, dans les colonies françaises, les deux Amériques et jusque dans les Indes, au point qu'aujourd'hui les envois en pays étrangers représentent le chiffre de 200 000 tonnes, c'est-à-dire *cinq fois* la valeur de notre consommation locale réunie à celle de l'intérieur....

« Quant à la valeur en francs de ces produits, on peut la calculer sur le prix de 25 francs la tonne, donnant un ensemble de 6 375 000 francs.... Elle emploie plus de 50 000 tonnes de charbon[1]. »

Avant peu, nous verrons quelle influence cette consommation de charbon a eue sur la production minière des Bouches-du-Rhône, tant il est vrai que tout se tient et qu'un progrès ne peut se réaliser sans influer favorablement de manières diverses autour de lui.

Les produits pharmaceutiques et tinctoriaux ne pouvaient manquer de devenir une branche excellente du commerce local, dans une ville en rapport avec tous les pays producteurs de matières premières.

En 1770, dit M. Mathieu, on ne comptait que vingt « apothicaires » à Marseille; ils sont aujourd'hui au nombre de cent trente-sept, et leur part contributive dans l'exportation a une très réelle valeur. Du reste, cette exportation même, y compris, bien entendu, les produits envoyés par les autres régions, représente, pour Marseille seule, le cinquième du total des expéditions françaises et dépasse une somme de deux millions. Voilà un commerce lucratif trop généralement ignoré.

L'industrie de la tannerie remonte bien loin dans l'antique histoire de Marseille, peut-être dès son origine. On recherchait beaucoup les peaux des tanneries marseillaises et pour leur fini et pour leur beauté.

Il ne pouvait pas arriver que cette industrie échappât aux fluctuations, suite des événements politiques et de la concurrence étrangère; cependant, de nouveau, elle a repris son rang, le premier, et son travail ne réclame pas moins de deux mille ouvriers, répartis en vingt-six usines plus ou moins importantes, quant aux chiffres d'affaires, mais, toutes, préoccupées de maintenir la réputation des produits marseillais et d'empêcher qu'elle ne leur soit sérieusement disputée par l'étranger.

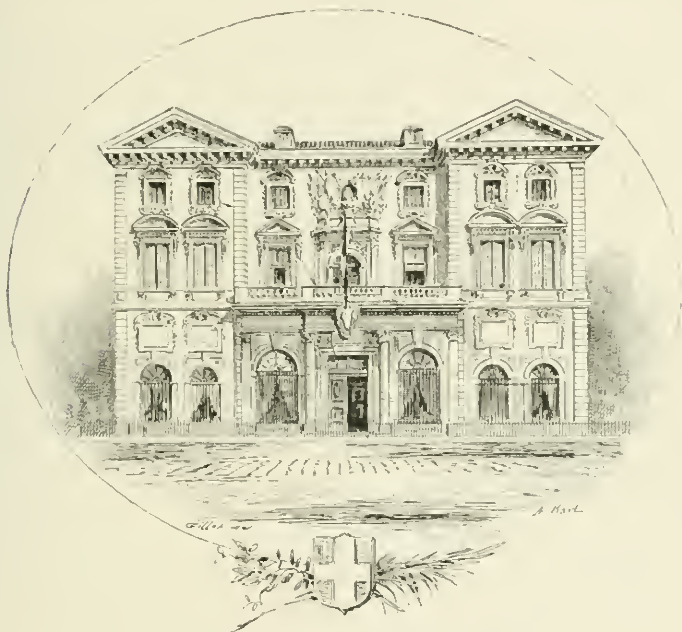
De tout temps aussi, le commerce des épices a fait la fortune de bon nombre de Marseillais, et parmi les denrées les plus recherchées, le *poivre* prenait une telle place que les habitants, pour désigner un homme riche, se contentaient de dire : « *Es un pébrier* », c'est-à-dire un marchand de poivre[2].

La situation n'a pas beaucoup changé, le grand port se trouvant

1. M. Joseph Mathieu, *Marseille, statistique et histoire.*
2. *Ibidem.*

dans les meilleures conditions pour recevoir et expédier au loin ces produits précieux de l'Orient, dont il nous semblerait bien difficile, sinon impossible de nous passer.

En ce qui concerne les cafés et les sucres, Le Havre et Nantes ont toujours été en grande concurrence avec Marseille, mais où celle-ci reprend avantage, c'est dans une industrie nouvelle : la fabrication du chocolat, occu-



Marseille. — L'Hôtel de Ville, construit par Puget.

pant maintenant une trentaine d'usines. La production dépasse annuellement 500 000 kilogr. et, tendant toujours à augmenter, elle exerce une heureuse influence sur l'importation des cacaos; on en jugera par ce seul fait : les arrivages étaient, en 1886, de 486 902 kilogrammes, *doublant et au delà* ceux de 1885.

La confiserie a fait d'immenses progrès à Marseille, et ses produits comptent pour environ *quatre millions* dans l'évaluation du travail de la ville entière, chose curieuse, les dragées et bonbons marseillais s'exportent aux Antilles, en Afrique, en Chine, au Japon.

Deux autres industries, que l'on s'attendait moins à rencontrer ici, progressent beaucoup et paraissent devoir devenir une branche importante du commerce marseillais. Nous voulons parler de la fabrication de la glace artificielle et de la bière. La première se développe si bien qu'elle est déjà en mesure, non seulement de suffire à une très grande consommation locale, mais à l'exportation. Nous disons bien *l'exportation*, « certains vapeurs des Messageries, faisant le voyage des Indes et de l'extrême Orient, embarquent jusqu'à 30 000 kilogr. de glace[1] ». Il faut enfin compter avec les divers essais de transport de viandes et de poissons nécessitant des appareils frigorifiques perfectionnés et à grande production.

L'industrie marseillaise suffit à tous ces desiderata.

L'établissement de la première brasserie, autrement dit, au véritable sens du mot, de la première fabrique de bière en Provence, eut lieu à Arles, au mois de mai 1779[2]. Depuis, il s'en établit nombre d'autres, et la plupart à Marseille où, en dépit de la concurrence étrangère, principalement des bières anglaises, la fabrication dépasse *cinq millions* de litres et fournit près d'un million de litres à l'exportation.

Mais, au lieu de pousser plus loin l'examen des tableaux du commerce marseillais en une énumération forcément sèche et aride, consultons un excellent et très complet travail de M. Guérard, ingénieur en chef du port, sur le *Mouvement commercial de la place de Marseille.* Ce travail est bien de nature à fortifier notre confiance dans l'avenir du grand port français méditerranéen.

Tout d'abord, nous y rencontrons deux faits indéniables, puisqu'ils sont tirés de la comparaison des tableaux des entrées et sorties des marchandises.

Anvers et Gênes, on le sait, peuvent être considérés comme les seuls rivaux très sérieux de Marseille. Il y avait donc à craindre que le percement des Alpes, d'une part, du Saint-Gothard, ensuite, n'enlevât à Marseille beaucoup de son trafic.

Or, si le transit général, par Marseille, n'a pas cessé de décroître depuis l'année 1878, et si le transit international a suivi la même marche, bien que sur une échelle moindre, cela n'est pas pour nous effrayer : Marseille restant, avant tout, un port commercial et industriel.

La preuve en est dans le tonnage des marchandises entrées dans la

1. M. Joseph Mathieu.
2. *Ibidem.*



MARSEILLE. — LA CATHÉDRALE. — LES NOUVEAUX BASSINS

place et celui des expéditions : progression *constante* depuis 1877[1]. Il n'est pas resté à Marseille, en 1886, moins de 900 000 tonnes (chiffre rond) et le mouvement commercial *local* a largement dépassé *cinq millions de tonnes*.

Anvers, au contraire, est essentiellement un *port de transit*. Son tonnage de jauge, en 1886, a été de près de *sept millions*, entrées et sorties réunies; le chiffre des importations et celui des exportations par mer a dépassé trois millions de tonnes.

Ces chiffres sont de beaucoup inférieurs aux chiffres fournis par Marseille qui, dans le premier cas, donne une jauge dépassant *neuf millions de tonneaux* et, dans le second cas, atteint près de *quatre millions et demi* de tonnes.

Pour ce qui concerne Gênes, les proportions sont encore plus faibles. LE MOUVEMENT DU PORT ATTEINT A PEINE LA MOITIÉ DU MOUVEMENT DU PORT DE MARSEILLE. La valeur des marchandises qu'il a reçues ou expédiées n'a pas dépassé quatre cent quarante millions (chiffre rond); soit un total QUATRE FOIS MOINDRE que celui de la valeur des marchandises reçues ou expédiées par Marseille, valeur chiffrée par UN MILLIARD SEPT CENT CINQUANTE-SEPT MILLIONS!!!

Ce dernier fait s'explique par une raison bien simple ; le charbon anglais représente PLUS DE LA MOITIÉ des importations du port de Gênes. Sur un mouvement total de près de deux millions de tonneaux de marchandises, on en compte environ près de douze cent mille pour le charbon anglais à l'importation. L'Italie, d'ailleurs, reçoit annuellement de l'Angleterre plus de deux millions et demi de tonnes de houille.

Gènes et Savone sont les deux ports qui en reçoivent la plus forte partie.

De ce qui précède, relevé, nous le répétons, sur le travail de M. Guérard, nous concluons, avec le dévoué ingénieur du port de Marseille, que *le développement maritime marseillais, depuis une dizaine d'années, est dû exclusivement à son commerce propre, à son industrie locale.*

Constatation vraiment remarquable et consolante pour ceux qui se préoccupent de l'avenir de notre pays. Constatation glorieuse, tout à l'honneur de la Chambre de commerce marseillaise, dont la sollicitude ne se dément pas et qui, toujours vigilante, interprète son mandat de la manière la plus large, la mieux appropriée aux besoins de la situation[2].

1. Sauf en 1884 et 1885, années où le choléra exerçait ses ravages à Marseille, mais la progression a repris son cours.

2. Au moment où ce livre entrait sous presse, on inaugurait le chemin de fer de SALONIQUE, voie reliant, désormais, le réseau turc au reste de l'Europe. Les prévisions pessimistes n'ont pas manqué de se faire jour, mais nous pouvons nous rassurer. Certainement, la concurrence des produits allemands en Orient pourra s'accentuer, mais Hambourg et Anvers, ports de transit, se trouvent autrement menacés que Marseille, car notre port n'a pas de transit vers les régions que Salonique peut desservir, et il n'expédie que fort peu de produits industriels vers ces mêmes régions

Elle continue dignement les traditions d'autrefois, ces traditions qui avaient fait, de son influence, le meilleur auxiliaire de l'influence française, non seulement dans la Méditerranée, mais dans l'extrême Orient, et qui la mêlaient à tous les événements importants pour la ville, à l'existence de laquelle on la trouve étroitement liée.

Ainsi, en ce qui concerne un autre ordre d'idées, on voit figurer la Chambre dans chaque cérémonie marquant le passage des personnages célèbres ou en vue. Du travail si intéressant de M. Octave Teissier, sur le classement des Archives de la Chambre, nous voulons prendre deux ou trois détails typiques, car ils marquent, ce nous semble, et le rôle des membres de la Chambre et l'état du commerce marseillais à ses diverses époques.

« En 1679, la Chambre fit commencer *le Libvre des cérémonies, civilités et présents que le commerce fait à ceux à qui il est obligé de le faire.* »

Une telle formule décèle une certaine mélancolie, facile à expliquer. Souvent, les présents « obligatoires » étaient fort onéreux et le commerce ne recevait pas toujours, loin de là, une compensation à ses libéralités, que l'on voulait bien agréer, mais comme *chose due*. Le *Libvre*, d'ailleurs, contient force choses curieuses :

« .... Comment les représentants du commerce de Marseille ont été reçus par les autorités, jusqu'à quel étage, jusqu'à quel degré de l'escalier ces personnages les ont accompagnés, quels présents ils leur ont offerts, les attentions qu'ils ont eues pour les dames des hauts fonctionnaires, et les petits cadeaux offerts aux employés de la Chambre, les cérémonies publiques, les deuils, les fêtes officielles auxquels ils ont assisté....

« .... Le 14 août 1679, il a été fait compliment et harangue à Mgr de Guilleragne, nommé par Sa Majesté pour ambassadeur à la Porte ottomane, par M. Estienne, assesseur, en présence de MM. les échevins et députés du commerce, qui sont allés le recevoir à la porte des Arcs; ledit seigneur les a remerciés et ils l'ont tous accompagné chez M. de Brodard, au parc.

« Le présent fait audit seigneur, le 2 septembre 1679, à son embarquement, s'est élevé à 414 livres 10 sous, consistant en dindons, poulets, poules, eau-de-vie, rossoli, moutons, confitures et vins. »

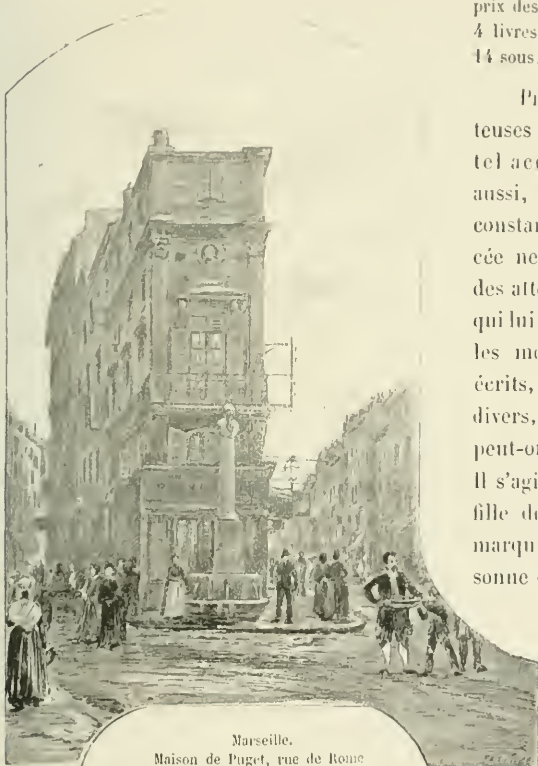
Un an plus tard, nous trouvons des détails encore plus piquants :

« Le 2 septembre 1680, Mme de Bellinzani, femme du sieur de Bellinzani, premier commis de Mgr de Colbert, est arrivée en cette ville, avec ses deux filles, allant à Toulon, pour la consommation du mariage d'une de ses deux filles avec M. de Vouvré, intendant du roi en la marine audit Toulon. MM. les échevins et députés (du commerce) ont été les visiter et leur ont fait compliment. Le soir, le sieur Antoine de Lamer, *archivaire* de la Chambre du commerce, sur les huit heures, leur a fait présent, de la part de MM. les échevins et députés, au nom du Commerce, de ce qui s'ensuit.

« Trois juppes piquées, achetées de M. François Picquel, 10 pistoles (111 livres, 10 sous), plus six pièces de *cambrazini*, trois grandes et trois petites, remplies de fleurs; ensemble une

indiane pour cabinet, où il y a divers personnages, achetées à Jeanne, 16 pistoles (178 livres 8 sous).

« Douze boittes de confitures, 26 livres; douze bouteilles de vin rouge, à 5 sous le pot, 6 livres 15 sous; six douzaines flambeaux de table, pesant 17 livres, à 20 sous, 17 livres 10 sous; rubans, 3 livres; pour prix des verres, en ayant vingt-six, 4 livres 11 sous. Total 347 livres 14 sous. »



Marseille.
Maison de Puget, rue de Rome

Probablement, les visiteuses furent satisfaites d'un tel accueil; probablement aussi, dans une autre circonstance, une nouvelle fiancée ne fut pas moins flattée des attentions de la Chambre, qui lui offre, « par affection », les mots sont expressément écrits, les cadeaux les plus divers, et les plus inattendus, peut-on dire de quelques-uns. Il s'agissait du mariage de la fille de l'un des échevins (le marquis de Roux), jeune personne « filleule » de la ville. Elle reçoit :

« Vingt-quatre paquets de bougies; six douzaines paires de gants blancs; un carton contenant un bouquet de fleurs artificielles, diverses guirlandes, pompons, plumets, etc. propres à la coiffure; un carton rubans assortis de diverses espèces, un sac à ouvrage à filoche d'or, un étui à aiguilles en or, une boite contenant divers pots de pommade et essences; un sac de campagne parfumé, poches et jarretières parfumées, le tout proprement mis dans deux corbeilles couvertes de taffetas blanc, avec des agréments de ruban bleu et blanc. »

Plus tard, nous verrons la Chambre jouer un rôle autrement considérable. Nous sommes en 1741, et le gouvernement français a résolu de garantir la sûreté de son commerce, en faisant bloquer les ports de la

Tunisie, d'où sortent les pirates les plus redoutables. Mais si l'intention était bonne, elle était d'une réalisation difficile.

Le ministre Maurepas n'hésite pas un instant, il compte sur l'appui de la Chambre de commerce marseillaise et lui demande le prêt d'argent nécessaire. Il va plus loin, il estime que si la Chambre veille aux armements et en prend la direction, tout sera infiniment mieux, au double point de vue de la diligence à déployer et des dépenses à effectuer. Ainsi fut fait, et le bey de Tunis amené à composition. Maurepas, alors, prend soin d'écrire de nouveau à la Chambre, pour la charger d'acheter chez les négociants marseillais, et de faire parvenir *aux Puissances de Tunis*, les présents destinés à rendre « ces Puissances plus favorables au commerce des Français ».

Ces présents furent :

« Au Bey, trois douzaines de boëttes de confitures, dont une de pistaches, dragées et autres, vingt et un pains de sucre, de 5 francs l'un.

« A Sidi Younez-Bey, deux douzaines de boëttes de confitures, vingt pains de sucre de 5 francs l'un.

« A Sidi Mamet-Bey, deux douzaines de boëttes de confitures, douze pains de sucre de 5 francs l'un.

« A Sidi Soliman-Bey, même présent qu'à Mamet-Bey.

« Aux ministres : six douzaines de boëttes de confitures, deux caisses contenant chacune vingt-quatre pots d'anchoyes, 2 quintaux de sucre en pains et une caisse contenant vingt canalvetes rossoli. »

La page est pittoresque et, certainement, prête au sourire. Mais elle n'en offre pas moins une leçon sérieuse : la force morale acquise par la Chambre de commerce, dont l'intervention avait préparé une paix si désirable. Ainsi, après avoir figuré aux visites, mariages, baptêmes, funérailles intéressant la ville, elle protégeait son négoce et rehaussait son prestige, devenant l'élément, la source de sa vitalité.

En pouvait-il être autrement? Le commerce et l'industrie, si l'on y joint l'agriculture, ne sont-ils pas les deux forces vives d'une grande cité, comme d'une grande nation?

Et, quand à ces forces indispensables se joint un courant intellectuel touchant aux meilleures aspirations de l'esprit humain, il est possible de fonder sur la prospérité de cette nation, de cette ville, les plus entières espérances, car toujours le relèvement suivra de près l'éclipse temporaire de sa glorieuse couronne.

Ce double courant, nous allons le constater à Marseille, et il fortifiera encore notre confiance dans l'avenir de la fière cité.

CHAPITRE V

LA VIE INTELLECTUELLE A MARSEILLE — ANCIENNES COUTUMES MARSEILLAISES.

On est presque toujours porté à croire qu'une ville, débordant d'activité industrielle et commerciale, se désintéresse des questions relevant particulièrement des arts ou de la science pure.

Les exemples, à la vérité, ne sont pas très rares, mais Marseille n'y a point participé. Ils l'ont jugée bien sommairement ceux qui ont accusé sa population de songer avant tout aux questions de trafic. Certes, elle y pense avec une ténacité raisonnée; mais, des richesses acquises par son labeur infatigable, elle sait faire un usage heureux.

La vie intellectuelle est, à Marseille, aussi développée qu'on peut le souhaiter; des sociétés nombreuses, bien organisées, ayant fait leurs preuves, y encouragent toutes les manifestations de la pensée.

La première en date porte le titre d'*Académie des sciences, belles-lettres et arts de Marseille*. Elle prit naissance pendant la cruelle peste de 1720-1721.

« Quelques littérateurs, des savants, réfugiés à la campagne pour se dérober à la contagion, cherchèrent dans l'étude des belles-lettres une diversion salutaire aux lugubres préoccupations de ces jours malheureux. Ils se réunissaient habituellement chez l'abbé DE PORRADE. Des dissertations littéraires, des lectures instructives, des discussions critiques sur les écrits des auteurs en réputation, se partageaient tous leurs moments et détournaient de leur esprit ces réflexions inquiètes qui, dans les jours de calamité publique, jettent de si cruelles angoisses sur notre existence menacée.

« Telle fut l'origine de l'Académie de Marseille. D'abord limitée à l'étude des belles-lettres, elle vit s'ouvrir devant elle, en 1766, la carrière des sciences et des arts, dans laquelle ses travaux devaient obtenir de nouveaux et importants succès[1]. »

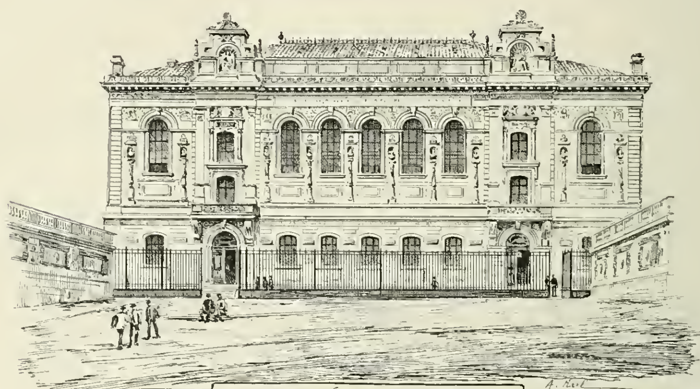
Son influence n'a pas diminué, elle est toujours à la tête du mouve-

1. M. TH. DELASSAULT, *Annuaire administratif et statistique du département des Bouches-du-Rhône*, année 1882.

ment artistique, scientifique et littéraire marseillais, et compte parmi ses membres les noms les plus estimés de savants, d'écrivains, d'artistes.

Ces derniers trouvent pleine satisfaction dans l'organisation sérieuse et fort bien dirigée d'une *École des Beaux-Arts* qui est très appréciée.

Une *Société artistique* seconde l'enseignement de l'École en favorisant le progrès des arts dans le département tout entier, et en patronnant chaque année une exposition, diminutif du *Salon* de Paris. Avant de fermer les portes du Salon marseillais, la Société prend soin d'acquérir un certain



Marseille. — Bibliothèque et École des Beaux-Arts.

nombre de travaux divers qui y ont figuré. Incontestablement, c'est un grand moyen d'émulation, dont les effets répondent à l'attente des généreux promoteurs.

Nous ne pouvons dire qu'un mot des musées marseillais : installés avec goût au palais de Longchamp, à l'École et, enfin, au château Borély. Les artistes y trouvent de très beaux et variés sujets d'étude; quelques-uns même sont absolument précieux, comme un tableau du Pérugin, des sculptures antiques et de Puget.

Les sciences sont brillamment représentées à Marseille. L'*Observatoire* compte de remarquables découvertes et une commission de météorologie travaille à faire progresser cette science, destinée à rendre de si grands services à la marine.

Une École d'hydrographie ne pouvait manquer dans un port comme

celui de Marseille, non plus qu'une Société de géographie et une Commission de statistique. On y trouve encore une Société de médecine.

Enfin, la science y a fait un pas de plus, avec l'établissement de l'*Aquarium-laboratoire d'Endoume*, destiné aux recherches zoologiques marines, qui ont rendu célèbre le nom de M. de Lacaze-Duthiers et fait connaître si



Marseille. — L'Anse d'Endoume.

avantageusement les laboratoires de Roscoff, de Concarneau, d'Arcachon, de Banyuls-sur-Mer[1]. L'aquarium marseillais peut déjà, avant son achèvement, se glorifier d'études qui ont eu du retentissement.

Appliquée à propager les meilleures méthodes agricoles, horticoles et de viticulture, la science rend encore chaque jour d'immenses services. C'est

1. Voir, pour Roscoff et Concarneau, le second volume; pour Arcachon, le quatrième volume; pour Banyuls-sur-Mer, le cinquième volume. Malheureusement, les constructions du laboratoire d'Endoume sont arrêtées; mais il n'est pas possible que le conseil municipal ne revienne sur sa décision, qui priverait Marseille d'un titre scientifique des plus honorables.

ce que comprennent et pratiquent la Société départementale d'agriculture, fondée en 1847; la Chambre agricole, et la Société d'horticulture, fondées en 1846. Grâce à ces Sociétés, Marseille prend une part active dans les importants progrès réalisés par le travail agricole du département. Elle coopère à la reconstitution des vignobles si éprouvés des Bouches-du-Rhône et elle a bon espoir d'arriver à vaincre le redoutable fléau.

Nombre d'autres faits sont en l'honneur du mouvement intellectuel marseillais et répondraient de la plus victorieuse façon à quiconque nierait les sympathies de la ville pour autre chose que pour son commerce et son industrie.

Une étude complète de l'action de toutes ces Sociétés offrirait un grand attrait, mais ne saurait être entreprise dans le *Littoral de la France*, car elle sortirait des bornes qui lui sont imposées. Tout au plus pouvons-nous, avant de clore ce chapitre, faire un rapide retour vers les usages et coutumes d'autrefois, rappelés par quelques écrivains justement soucieux de ne pas rompre un des plus charmants anneaux reliant le passé à l'avenir[1].

Les diverses phases de la vie avaient chacune, en quelque sorte, leurs statuts spéciaux : les mariages surtout donnaient lieu à un grand nombre de coutumes.

Dans les premiers siècles de l'ère chrétienne, l'anneau des fiançailles pouvait être indifféremment en or ou en fer, mais il devait représenter le Christ faisant toucher les mains des deux époux. Au-dessus de cette figure, le mot *Concordia* était tracé en caractères grecs.

Une véritable promenade aux flambeaux solennisait la veille du mariage; le lendemain, l'épousée était couronnée de perles, puis les réjouissances continuaient pendant huit jours, par des bals et des courses de bague.

C'était, pour le moins, une entrée en ménage des plus gaies.

Une circonstance, toutefois, pouvait empêcher la jeune femme de savourer pleinement les fêtes données en son honneur. Pendant quelque temps, l'usage ordonna strictement que les parures des mariées fussent de la plus grande simplicité. Il était défendu de donner en dot *plus de deux habits de laine!*

Voilà une corbeille qui, sans nul doute, aurait peu de chances de plaire aux jeunes Marseillaises modernes. Mais, bien entendu, l'usage tyrannique ne tarda guère à être modifié, en dépit des plus sages avertissements. Des lois somptuaires furent provoquées par quelques esprits chagrins.

1. Marchetti s'est attaché à décrire les anciennes coutumes marseillaises; Antoine de Ruffi ne les a pas davantage négligées. Plusieurs autres écrivains ont puisé à cette source exquise; M. Joseph Mathieu l'a mise à contribution dans son excellent livre sur *Marseille*.

Les législateurs prenaient là une peine bien inutile! Jamais lois tombèrent-elles plus vite et plus facilement en oubli?

Les funérailles comportaient toujours une grande solennité ; les tombeaux étaient souvent magnifiques; les musées de Marseille en possèdent plusieurs qui sont extrêmement remarquables.

La jeunesse marseillaise ne pouvait manquer à ses origines et se montrait fort amie des réjouissances, des fêtes, des bals. Mais, afin de mieux consacrer ses prérogatives, elle sollicita et obtint, en 1484, le droit d'élire parmi elle « un prince » à qui furent attribués divers privilèges.

Comme pendant à ce « prince », Marseille avait un « *roi de la Bazoche* ». Certes, dans une ville aussi importante, ce monarque ne devait point manquer de sujets; mais il n'était pas le seul souverain régnant à Marseille : le jeu de l'arbalète, jusqu'au seizième siècle, et l'arquebuse, après cette époque, comptaient de nombreux tenants qui, chaque année, élisaient un « *roi*[1] ». Les consuls stimulaient le noble amusement, en offrant des « prix d'adresse », très recherchés. Un peu partout, en Provence, les compagnies d'arquebusiers furent florissantes et se mesurèrent avec d'autres compagnies célèbres. Celle de Marseille disparut au dix-septième siècle; une *Société de tir*, créée en 1867, l'a remplacée.

La Communauté marseillaise, c'est-à-dire l'administration municipale, organisait parfois des réjouissances publiques spéciales : tel l'entretien de trois ménétriers qui, pendant les trois jours du carnaval, jouaient du tambourin, du hautbois, des timbales au-devant de la Maison Commune.

Toutes les dames de la ville assistaient à ces concerts.

Une autre coutume, celle du « bœuf de la Fête-Dieu », a donné lieu à une foule de commentaires. On soutenait que la promenade, à travers la ville, de ce bœuf richement caparaçonné, était un reste d'idolâtrie, un souvenir du culte de la Diane d'Éphèse, adorée par les fondateurs de Massalia. L'origine de la coutume spéciale à la vigile de la Fête-Dieu venait plus simplement de la charité des Frères prêcheurs, qui, chaque année, à cette époque, achetaient un bœuf destiné à « régaler » les confrères et les pauvres. Le lendemain, au retour de la procession religieuse, le festin avait lieu, festin

1. *Le Littoral de la France* a eu plusieurs fois l'occasion de s'occuper des tirs à l'arquebuse, notamment dans le troisième volume ; sauf de légères modifications, toutes ces sociétés se ressemblaient.

plus ou moins copieux, selon que les Frères avaient pu acheter un ou plusieurs bœufs.

Si jamais fête a été populaire et conservée avec entrain, depuis l'époque la plus reculée, c'est bien celle du « *feu de la Saint-Jean* », répandue un peu partout. Marseille la célébrait en grande pompe et ses échevins, comme jadis ses consuls, tenaient à honneur d'allumer le feu de joie. Mais les abus qui se glissent partout, joints au danger couru par les navires pressés dans le Vieux Port, conduisirent à des modifications de la fête. On changea l'emplacement du bûcher, et de sages mesures furent prises pour empêcher la population de tirer, au hasard, des pièces d'artifice dangereuses. Les Marseillais regrettèrent beaucoup la joyeuse « *feste de Monsieur sainct Jehan-Baptiste* » ; aussi accueillirent-ils avec un enthousiasme inouï le rétablissement du feu (1814) sur la place Saint-Louis, à l'extrémité de la Cannebière.

Désormais, la solennité recouvra en partie sa splendeur passée et l'administration municipale reprit la coutume d'allumer le feu de joie. Deux autres fois encore, on changea d'emplacement, pour en revenir au cours Saint-Louis, sans que l'entrain des Marseillais se lassât.

Aujourd'hui, le feu de Saint-Jean n'est plus qu'un souvenir : la fête s'est transformée en une sorte de foire aux fleurs, où toutes les plantes de la région prennent place et où l'on trouve la garniture d'une riche jardinière de salon, en même temps que les éléments de la pharmacie domestique et les aromates utiles à la cuisine.

La foire Saint-Jean a lieu sous les beaux platanes des Allées de Meilhan Le décor ne pouvait être mieux choisi.

La tradition marseillaise, nous le savons, a placé saint Lazare, l'ami du Sauveur, en tête du cartulaire des évêques de la ville.

Cette tradition était solennisée, le 31 août de chaque année, par « *un guet* », sorte de procession militaire à laquelle prenaient part les capitaines des quartiers, avec leurs compagnies, les archers, les arbalétriers, les mousquetaires, les canonniers et les « joueurs d'épée à deux mains ».

L'administration municipale fournissait cinq douzaines de torches pour éclairer le guet, souvent magnifique, si l'on en juge par la description suivante de l'historien Antoine de Ruffi :

« ... L'an 1531, il était rangé de cette sorte. François Nouveau, habillé de damas blanc, était à la tête de la cavalcade; il montait un barbe richement caparaçonné, portant à la main un guidon; après lui, marchaient Magdelon d'Ormesan et Christophe de Lubiano, capitaines de



MARSEILLE. — NOTRE-DAME DE LA GARDE

galère; les consuls, le juge du palais, tous les conseillers de la Communauté et quantité de gentilshommes de Marseille; ils étaient tous suivis du capitaine Jonas, capitaine de galère, au milieu de huit pages couverts de damas blanc; à quelques pas de là, venait le capitaine du guet, vêtu de satin cramoisi, monté sur un cheval bien dressé, dont le caparaçon, qui traînait à terre, était de la même étoffe et tout parsemé des armes du chapitre de l'église cathédrale. Cette leste procession fit le tour de Marseille à la lueur des flambeaux, et le lendemain ce capitaine assista à pied à la procession de Saint-Lazare, que la ville a accoutumé de faire encore toutes les années. »

Le soir même du guet, les jeunes filles et les jeunes gens, réputés pour leur bonne grâce, prenaient part à des danses appelées « *le branle-bas de Saint-Elme* ».

La procession religieuse du lendemain était toujours superbe : les consuls y assistaient et, suivant un très ancien usage, les notaires marseillais payaient les violons qui rehaussaient l'éclat de la fête.

Une foire, également nommée « *de Saint-Lazare* », fut pendant longtemps très prospère; la coutume voulait que les plus riches dames de la ville y parussent en habits de gala. Elle se tenait d'abord sur le cours, ensuite aux Allées de Meilhan, pour revenir sur le cours et, finalement, sur la place Saint-Michel[1], où elle a toujours lieu et où elle trouve l'espace nécessaire à son entier développement. La foire Saint-Lazare, attirant beaucoup de forains, joue, pour Marseille, à peu près le rôle de la célèbre « foire de mars » pour Bordeaux[2]. Elle procure à la ville un très beau revenu annuel.

Cependant, au milieu de toutes les fêtes marseillaises, *la course du cavalier de Saint-Victor*, que l'on désignait familièrement ainsi : « *faire courir l'étendard* », avait un éclat tout particulier et jouissait d'une faveur toute spéciale.

La veille de la fête, un cavalier richement habillé, appartenant à la noblesse, faisait flotter dans tous les quartiers la bannière du saint martyr. Le jour suivant, une procession solennelle portait en grande pompe le magnifique reliquaire, simulant un buste, où étaient renfermés les restes du généreux soldat, patron de la ville.

Marchetti a laissé une charmante description de la fête et du *Cavalier de Saint-Victor*. La course de ce dernier perdit, vers le dix-septième siècle, son principal attrait, par la raison qu'étant une occasion de grande dépense pour la noblesse, elle tomba au rang d'une simple promenade dont l'acteur était

1. L'ancien Champ de Mars des Phocéens, car la jeunesse s'y exerçait aux armes.
2. Voir, quatrième volume, chapitre XXII.

l'un des « varlets de ville ». Des fifres et des tambourins l'accompagnaient, mais la signification primitive avait disparu, et bientôt, après avoir délaissé, puis repris cette parodie, on l'abandonna définitivement. La procession elle-même fut supprimée en 1789. Elle était depuis longtemps dépouillée de sa pompe séculaire.

Les fêtes de Pâques étaient l'occasion, pour Marseille, de nombreuses réjouissances; au treizième siècle, le clergé de la cathédrale mangeait après la messe, en grande cérémonie, un agneau pascal dont les restes devaient être jetés au feu.

Vers la fin du dix-huitième siècle, le samedi saint, le prévôt de la cathédrale donnait aux enfants de chœur un agneau vivant, qu'ils devaient poursuivre à la course. Le plus agile disposait de l'animal, le faisait abattre et en distribuait des portions à ses camarades.

La coutume exigeait aussi que, le jour de Pâques, les consuls de Marseille échangeassent leur robe d'hiver « rouge, doublée de panne et de velours », contre la robe d'été « en étoffe de damas cramoisi, avec parements de panne et de satin noir. »

A leur exemple, les Marseillais abandonnaient les vêtements d'hiver pour endosser des habits de printemps... quittes à souffrir cruellement, si le terrible mistral se mettait, vu l'époque, à faire rage! Dans l'après-midi de la fête, les consuls se rendaient à la célèbre église *Notre-Dame-des-Accoules*, où ils entendaient un prédicateur spécial, choisi par eux, et dont l'éloquence était rémunérée sur les fonds disponibles du trésor de la ville.

Enfin, pendant plusieurs siècles, pour clôturer la journée, le clergé, suivi d'une foule innombrable, allait faire le tour de l'oratoire consacré à Sainte-Magdeleine et chantait la curieuse *cantinella* provençale du onzième siècle, en l'honneur de la sainte. Cette coutume fut supprimée par Mgr de Belsunce (1719), car elle était devenue, avec le temps, une occasion d'abus nombreux.

Aujourd'hui, les Marseillais ne manquent guère de célébrer le lundi de Pâques par un pèlerinage à « *la Bonne Mère de la Garde* ». Ce jour-là, une foule empressée gravit la colline sur laquelle s'élève la blanche chapelle, et, pendant un moment, on se croirait revenu aux temps de foi où la ville entière s'unissait à ses consuls pour honorer les saints patrons qu'elle s'était choisis.

Un usage bizarre voulait que la Fête-Dieu fût ouverte par l'invasion de diables portant des chaînes.

Un autre, plus sérieux, exigeait que la fête de la Toussaint marquât, aux deux derniers siècles, le commencement de l'année municipale marseillaise. Les élections avaient lieu le 28 octobre, et, le 1er novembre, les membres élus prêtaient serment. Ensuite ils se rendaient à l'église de *la Major*. Dans l'après-midi, ils faisaient une promenade significative, en inspectant la chaîne du port, ainsi que les portes de la ville (au nombre de neuf) et en faisant des recommandations aux gardiens de ces défenses de Marseille.

Le soir venu, chaque famille se réunissait, autant que possible, au grand



Notre-Dame-de-la-Garde, vue du vallon de l'Oriol.

complet; on parlait des membres défunts, puis on prenait place devant *lou soupa deis armettos*, terminé par une harangue de l'aïeul, bien faite pour frapper l'imagination et resserrer les liens familiaux.

Cependant, nous ne pouvons tarder davantage à reprendre le chemin du port, et il nous faut abandonner, non sans regret, ces réminiscences qui jettent un jour si particulier sur le passé.

Combien de Marseillais y songent encore? Pourtant, bon nombre d'entre eux ont grand soin de faire figurer, au principal repas du jour de Pâques, la *soupe pascale*, composée d'herbes spéciales, et l'*omelette au petit salé*, tout comme le *plat de morue* de la Noël, les pois chiches du jour des Rameaux et

plusieurs autres mets particuliers, soit à une fête, soit à une saison. Malheureusement, le niveau moderne passe sur tous ces usages, bientôt rejetés, à l'instigation d'une fausse honte peu accessible à la poésie des choses de jadis.

Résignons-nous et oublions nos regrets devant la rassurante perspective que l'avenir ouvre à notre grand port méditerranéen, sous la condition d'un travail intelligent et persévérant : qualités qui, jamais, n'ont fait défaut à Marseille.



Marseillaise portant l'ancien costume.

CHAPITRE VI

LE VIEUX PORT DE MARSEILLE ET LES QUESTIONS D'HYGIÈNE
LE NOUVEAU PORT. — SA PROTECTION MATÉRIELLE ET SON AVENIR ASSURÉS.

Dès notre arrivée à Marseille, nous avions donné une sérieuse attention au Vieux Port, l'antique Lacydon, qui détermina, par sa situation et ses avantages nautiques, l'établissement de la colonie phocéenne, aïeule directe de la cité moderne.

L'harmonie du paysage, le pittoresque contraste des rives, les souvenirs historiques se rattachant à l'origine même de Marseille, comme à son existence actuelle; la concentration de la marine à voiles dans une baie où flottèrent, dès la plus haute antiquité, les ailes gracieuses de barques si semblables à celles d'aujourd'hui, tout évoque des pensées captivantes et fait mieux comprendre l'attachement, raisonné ou inconscient, des Marseillais pour ces eaux calmes, d'où naquit leur fortune. Plusieurs fois, des projets furent présentés. Visant au comblement du Vieux Port, ils devaient transformer sa surface en un quartier magnifique et, de la sorte, on remédiait aux fâcheuses conditions hygiéniques dans lesquelles Marseille trouvait une cause de crainte pour sa sécurité.

Si avantageux que pouvaient être ces plans, on ne les a pas adoptés. Combler le Port antique! Mais Marseille serait-elle encore elle-même!

Et, pourtant, on répétait avec insistance : « .... Le choléra est à Marseille, parce que le Vieux Port est devenu un vrai cloaque...; sans cette cause, le choléra n'aurait pas pu prendre racine dans la ville. »

Avec M. Guérard, que l'on trouve toujours sur la brèche dès qu'il est question de l'ensemble des ports marseillais, avec M. Guérard nous déclarons ces assertions inexactes. En effet, chaque année le Vieux Port est soigneusement dragué et, de plus, tous les égouts de la ville ne

s'y déversent pas; un certain nombre amènent leurs eaux directement à la mer, à l'extrémité du Prado; d'autres débouchent, soit dans les bassins nord du Port nouveau, soit dans la mer, au delà de ces mêmes bassins.

Cela ne veut pas dire que tout est pour le mieux sur les rives du Vieux Port, où s'ouvre le fétide canal des Douanes; mais, enfin, avant d'accuser, il faut donner une base solide à l'accusation.

C'est ce qu'a voulu M. Guérard. Seulement, d'après les meilleurs documents médicaux, il a établi un plan général des décès causés par la dernière épidémie cholérique.

Une constatation en ressort. La berge sud du Vieux Port, recevant le canal des Douanes, est restée à peu près indemne!! La berge orientale n'a pas compté un décès, et la berge nord a été très peu éprouvée, infiniment moins que les quartiers situés en arrière de cette zone.

Cependant, doit-on conclure que les émanations du canal et celles du Port qu'il contamine n'ont aucune influence nuisible sur Marseille et que, par suite, on peut n'en pas tenir compte? Assurément non.

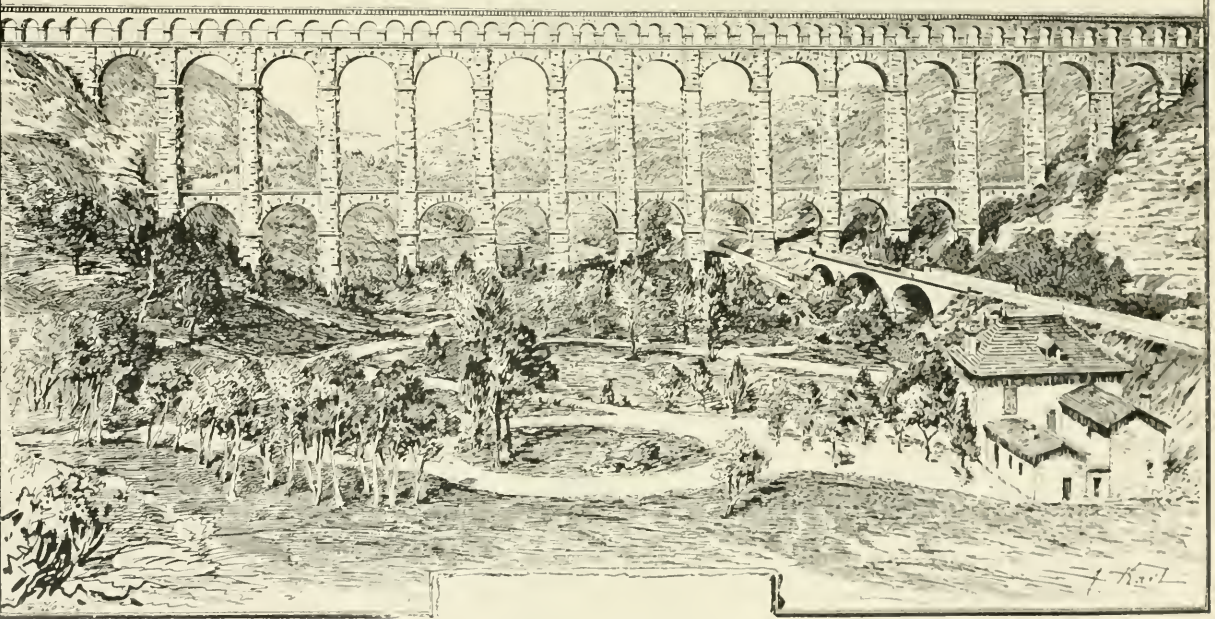
Depuis un demi-siècle, la ville a réalisé de très grands progrès, au double point de vue de la salubrité et de l'hygiène. Néanmoins, le mal était si général, les travaux à exécuter si importants, qu'il restait encore beaucoup à faire.

Nous l'avons vu : déjà le roi René (XVe siècle) prescrivait les mesures les plus sages, et la ville peut bien s'accuser de les avoir négligées; par suite, d'avoir rendu plus faciles les invasions épidémiques.

Désormais, en revanche, tout va changer. Des foyers d'infection permanente, situés dans certains quartiers, notamment à La Capelette et sur les bords du Jarret[1], vont disparaître.

Des égouts nouveaux, partagés en un double réseau, supérieur et inférieur, seront tracés de manière à capter entièrement les eaux insalubres et à les faire s'écouler en pleine mer, assez loin pour que leur refoulement vers la ville soit impossible. La totalité du réseau ne comporte pas moins de quatre branches, se déployant sur 5509 mètres de longueur, dont 5515 mètres appartiennent aux deux branches supérieures. Les égouts existants seront, naturellement, reliés aux nouveaux, partout où cela est nécessaire, et, ainsi, seront vaincus les obstacles résultant des accidents de terrain comme de l'imperméabilité du sol.

1. Petit torrent descendant de la chaîne de montagnes de l'*Étoile*, et venant se jeter près de Marseille, dans la rivière l'*Huveaune*.

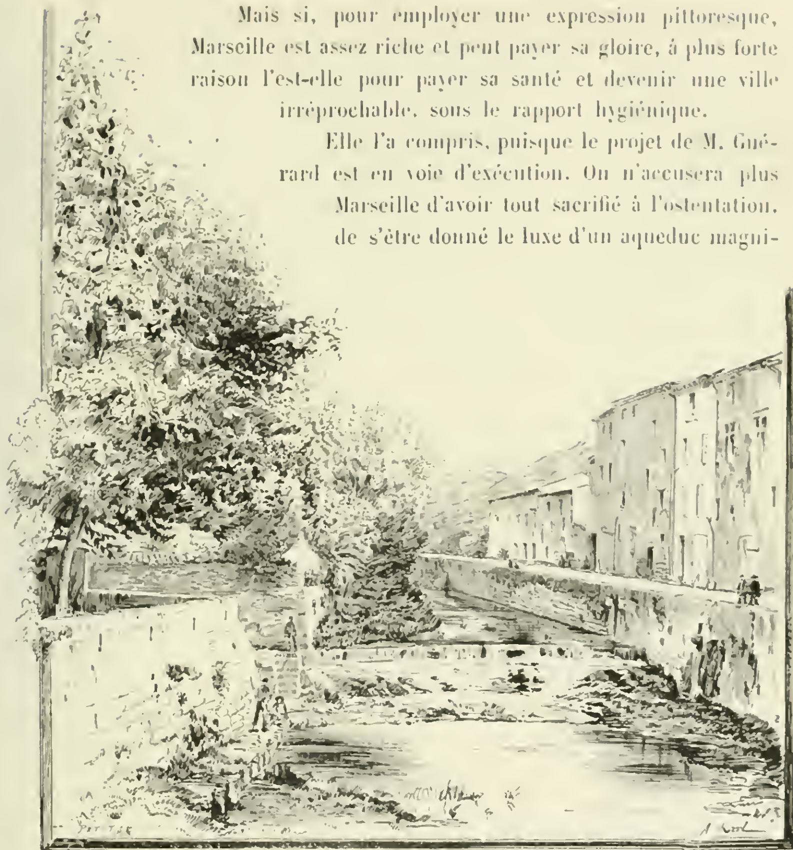


L'AQUEDUC DE ROQUEFAVOUR

Les dépenses, nécessairement, seront importantes et atteindront, peut-être, un million et demi de francs.

Mais si, pour employer une expression pittoresque, Marseille est assez riche et peut payer sa gloire, à plus forte raison l'est-elle pour payer sa santé et devenir une ville irréprochable, sous le rapport hygiénique.

Elle l'a compris, puisque le projet de M. Guérard est en voie d'exécution. On n'accusera plus Marseille d'avoir tout sacrifié à l'ostentation, de s'être donné le luxe d'un aqueduc magni-



Près Marseille. — Les bords de l'Huveaune.

fique, celui de *Roquefavour*[1], pour amener chez elle les flots de la Durance,

1. Le canal de la Durance a été construit en douze années (1836-1848). Il compte une longueur de 125 kilomètres, car son point *terminus* est à l'anse de Montredon, de l'autre côté du Prado. La branche amenant les eaux dans Marseille, au palais de Longchamp, est longue de 6 kilomètres. Les dépenses atteignirent 44 220 000 francs, mais, aussi, combien de terres incultes, arides ou délaissées, faute d'arrosage possible, ont repris de la valeur! Les environs de Marseille ne sont plus reconnaissables. L'aqueduc de Roquefavour, bâti par M. DE MONTRICHER, entre deux hautes montagnes (pour racheter la profondeur de la vallée de l'*Arc*), est élevé de près de 85 mètres, sans compter une dizaine de mètres de fondations, et sa longueur est de 400 mètres. L'aspect en est fort beau, placé comme il l'est dans un paysage à la fois imposant et mélancolique.

et d'un admirable château-d'eau-palais, celui de Longchamp, pour recevoir ces flots, alors que, néanmoins, trop de rues, des quartiers entiers restaient très négligés.

Une fois de plus, l'excès du mal aura produit un grand bien : l'épidémie de 1884 a forcé les hésitations de Marseille. Avant peu, les souvenirs mauvais auront disparu, avec la dernière trace des négligences du passé, et l'on ne consultera plus le savant travail de M. Guérard[1] que pour lui rendre un hommage mérité, car il aura largement contribué à la réforme pendant si longtemps désirée.

Et, ainsi, le Vieux Port sera sauvé; le Vieux Port toujours extrêmement utile, quoi qu'en puissent penser ses détracteurs. Il faut, pour le condamner, oublier que les tempêtes du sud-ouest, fréquentes aux équinoxes, sont particulièrement redoutables dans le voisinage des côtes méditerranéennes, où très peu de ports permettent un abordage facile, un ancrage sûr.

Marseille échappe à la mer du sud-ouest, et cet avantage a été l'une des principales causes de l'affluence des bâtiments marchands dans son port, à une époque où la navigation à voile était seule connue

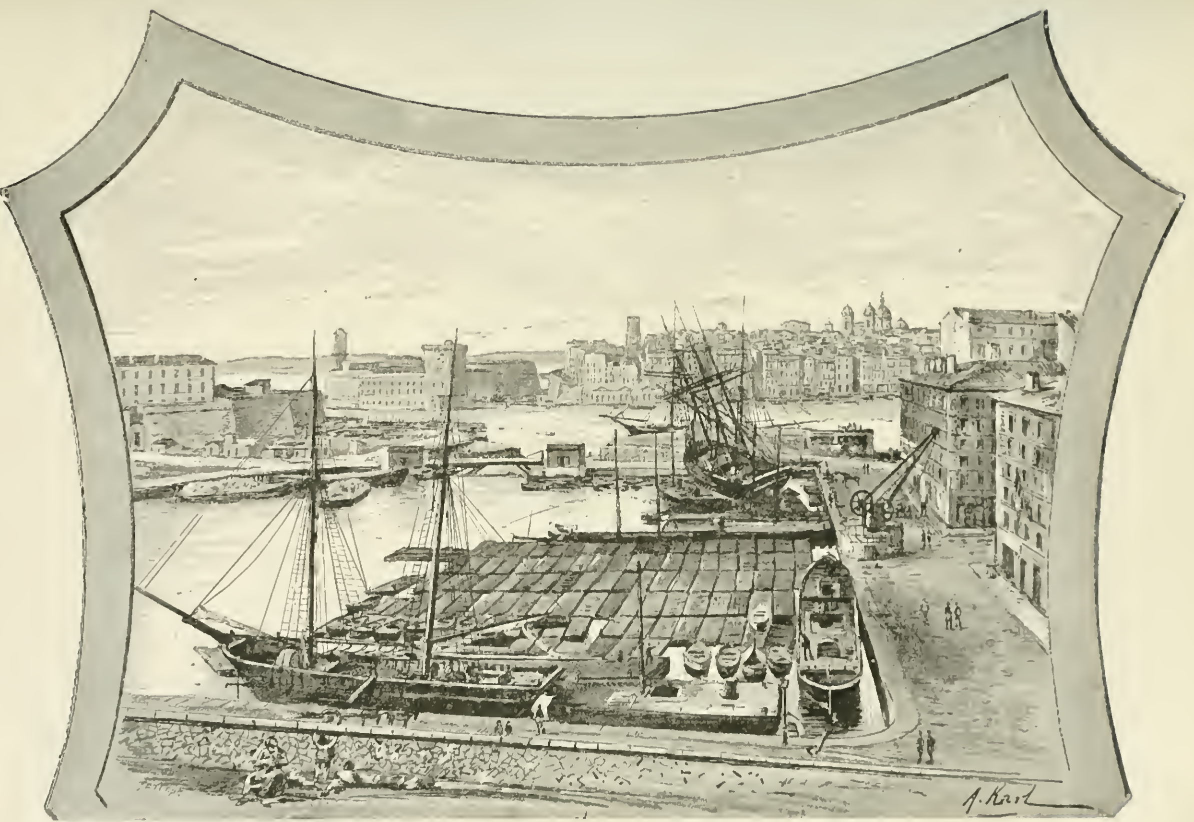
Rappelons un instant le passé pour le comparer au présent. Le Lacydon, devenu le *Portus antiquus* ou le *Portus Major* (Vieux Port actuel), appartenait à la ville basse ou vice-comtale. Il prospéra si bien que nous avons vu ses négociants obliger le vicomte de Marseille à abandonner ses droits et à quitter la ville. Le *Portus Gallicus* (l'anse de la Joliette) dépendait de la ville haute ou ville épiscopale. Le *Portus Sancti Lamberti* (l'anse des Catalans) était sous la puissance de la ville abbatiale, c'est-à-dire qu'il faisait partie des fiefs de l'abbaye de Saint-Victor.

De ces trois ports, le premier était de beaucoup le plus riche, celui qui a fait la fortune, la renommée, l'avenir de Marseille. En réalité, il a été pendant des siècles tout le port de la ville.

Les bassins nouveaux ne remontent pas au delà de 1844. A cette époque (5 août), une loi prescrivit la création d'un bassin auxiliaire extérieur : celui de *La Joliette*, auquel, successivement, ont été adjoints les bassins du *Pharo*, du *Lazaret*, d'*Arenc*, de la *Gare Maritime* et

1. Nous regrettons de ne pouvoir étudier plus longuement ce travail plein de remarques neuves. Ainsi, M. Guérard a constaté que le choléra sévissait à Marseille *avant* d'éclater dans les régions qui fournissent à la ville son eau potable. *Les eaux ne sont donc pas, comme on le prétend généralement, le seul véhicule des germes morbides du choléra.*

Cette remarque et plusieurs autres ont mérité à l'étude de M. Guérard une récompense de l'Institut. En 1886, l'Académie des Sciences l'a fait participer au prix Bréant.



MARSEILLE. — ENTRÉE DU VIEUX PORT

(Vue prise de la terrasse de Saint-Victor.)

National, puis des *Bassins de Radoub;* un avant-port sud et un avant-port nord, plus, toutes les dépendances utiles.

Un tel développement nécessita des ouvrages gigantesques. Nous en trouvons le détail, que nous allons résumer, dans la *Statistique du port de Marseille*[1].

Commençons par le bassin primitif. Les améliorations qui y ont été apportées remontent à la fin du siècle dernier, où le *Canal des Douanes* fut creusé et rayonna en trois branches, d'un développement total de près de 500 mètres, variant entre 11, 15 et 16 mètres de largeur, avec un tirant d'eau de 4 mètres. Mais les égouts, débouchant librement dans ce canal, ne tardèrent pas à en faire un foyer putride permanent, et en diminuèrent la profondeur. Les travaux en cours d'exécution changeront heureusement ce fâcheux état de choses.

Le *bassin de carénage*[2] offre une largeur de 150 mètres, avec un tirant d'eau de moins de 5 mètres.

Le Vieux Port, avec ces deux annexes, présente une surface totale de 285 578^{m},65 et le développement de ses quais atteint près de *quatre* kilomètres, sur lesquels 2642 mètres sont affectés aux opérations de chargement et de déchargement des *voiliers*, seuls navires reçus dans l'ancien Lacydon.

Du bassin de carénage au pont ouest du canal des Douanes, on trouve le *parc à lest*, les charbons des Sociétés formant le syndicat d'exportation des charbons français : *Grand'Combe*, *Bességes*, *Alais*, etc.; les poutres, les planches, les douelles, les soufres, les minerais, les goudrons, les raisins secs de Corinthe, les grignons d'olives[3], les cercles de barriques, les marbres, les morues, les vins.

Entre les deux branches du canal des Douanes, sont débarqués les sucres, les cafés, les tafias, les poivres, les cannelles, les huiles de palme, les bois de Campêche, les suifs, les tabacs et autres denrées coloniales.

Sur le grand quai, est réservée la place des blés, puis le fond du port est occupé par les sables, les pavés, les sels et les débarcadères des bateaux de plaisance et des yachts à vapeur.

Le côté nord du bassin reçoit les poteries, les odorantes cargaisons

1. Publication faite par le service du Port.

2. Les lecteurs du *Littoral de la France* savent que ce nom indique la destination du bassin réservé aux navires dont la *carène*, c'est-à-dire la *quille* et les *flancs*, en un mot, toute la partie cachée sous l'eau doit être réparée.

3. Le mot *grignons* répond, à peu près, à celui de *tourteaux*, employé pour les résidus de lin, de colza et autres plantes oléagineuses; il désigne donc le résidu laissé au fond des moulins à huile, lorsque les olives, écrasées et pressées, ont fourni tout leur suc.

d'oranges et de citrons, les graines oléagineuses, les vins d'Espagne et du Languedoc, les charbons de bois, etc.

En avant du Vieux Port, vers le large, on a utilisé l'*anse du Pharo*, en l'abritant des mers du nord-ouest, par une jetée qui l'a convertie en un bassin suffisamment tranquille, permettant l'exploitation du chantier de construction situé en arrière. Le bassin du Pharo, comprenant environ 1 hectare, ne possède pas plus de 50 mètres de quais, abordables seulement aux petits navires. Le chantier de construction présente une surface de plus de 11 000 mètres.

Tel est l'ensemble du Vieux Port. La navigation ancienne s'y trouverait fort à l'aise; mais, à nos géants maritimes, il faut de bien autres surfaces pour étendre leur massive membrure et débarquer leurs cargaisons.

Suivons donc l'admirable ligne des bassins nouveaux, en y pénétrant par l'*Avant-Port sud*.

Il est constitué dans l'espace protégé, à son extrémité méridionale, par le *Fort Saint-Jean*, et se trouve créé par la saillie que présente la jetée du large du bassin de La Joliette. Toute la surface, convenablement abritée, affecte la forme d'un triangle de plus de 2 hectares de surface, avec un tirant d'eau variant, suivant les points, de 2 à *onze* mètres. 580 mètres de quais, larges d'environ 20 mètres et atteignant 30 mètres, sur *la traverse de la Major* (c'est-à-dire sur la construction délimitant, au sud, le bassin lui-même et son entrée en passe), complètent l'aménagement.

Pendant la belle saison, une grande partie des quais de l'avant-port sud est utilisée pour les débarquements ou embarquements. Nous pénétrons dans la passe, et nous voici au milieu du *bassin de La Joliette*, qui a pris son nom de la station navale de surveillance, installée par Jules César, « pour contenir Marseille. »

Cette station est devenue le grand centre d'activité du port.

Il faut une véritable volonté pour s'arracher à l'attraction que dégage tout ce mouvement aux multiples tableaux. Un paquebot des Messageries va partir pour l'Australie. Les derniers préparatifs sont terminés et la cloche sonne, appelant les retardataires. Un « Transatlantique » arrive d'Algérie, un autre revient des Antilles. Les passagers, heureux de toucher la terre de France, croisent ceux qui, parfois bien tristement, vont s'en éloigner.

Les beaux « vapeurs » actuels abandonnent de riches et précieuses cargaisons ou reçoivent les marchandises qu'ils iront distribuer au monde entier, tandis que les *allèges*, ou *chattes*, se multiplient pour suffire à tout le travail dont elles sont chargées.

Car, malgré ses 22 hectares de superficie, comprenant le canal de communication avec le Vieux Port et le bassin de stationnement, La Joliette, toujours encombrée, ne peut donner aux grands steamers qu'un emplacement perpendiculaire. Seuls, les plus modestes navires sont admis « bord à quai »,



Marseille.
Le port en face de l'Hôtel de Ville.

à l'entrée du bassin de stationnement. Il faut donc que d'autres embarcations contribuent aux diverses opérations de charge ou de décharge : c'est le rôle des chattes, et on ne se lasse pas de suivre leur travail, sur un développement de quais atteignant, pour ces opérations, 2178 mètres (chiffre rond). Les piétons ont à leur disposition un bon kilomètre de plus.

Nous n'ignorons pas qu'à La Joliette sont concentrés les principaux bureaux des grandes compagnies et des notables négociants. Là, également, se trouve l'Hôtel des services publics et, par conséquent, ceux du Port. Souvent, la comparaison heureuse d'une ruche a été appliquée à semblable animation

mais ici, néanmoins, il y faudrait ajouter celle d'une fourmilière et, encore, tout ne serait pas dit, tellement l'exubérante activité marseillaise s'y fait mieux comprendre, mieux apprécier.

Deux passes font communiquer La Joliette avec les autres bassins. Celle du sud, conduisant dans le Vieux Port, a 70 mètres de largeur, avec un tirant d'eau de 8 mètres. La passe du nord, donnant accès dans le bassin du Lazaret, est large de 21 mètres.

Deux ponts tournants y sont établis : l'un, en bois, est manœuvré à bras; le second, en fer, d'une seule volée, s'ouvre au moyen d'appareils hydrauliques : il date de 1875. Ces ponts supportent les trottoirs nécessaires aux piétons et les voies indispensables aux charrettes, aux wagons, aux camions.

Les *Bassins du Lazaret et d'Arenc* sont simplement séparés l'un de l'autre par un môle qui porte le nom du premier : tous deux appartiennent à la Compagnie des Docks et Entrepôts.

Une loi du 10 juin 1854, complétée par un décret du 25 octobre 1856, avait concédé à la ville de Marseille un ou deux Docks, à son choix. La Ville a rétrocédé l'un de ces Docks à une Compagnie, qui s'est constituée spécialement en vue de l'exploitation de la concession et qui porte le nom de *Compagnie des Docks et Entrepôts*.

Cette Compagnie a construit, à ses frais, la plus grande partie des ouvrages qui constituent les deux bassins. Elle dispose d'une surface d'eau, parfaitement abritée de la mer et des vents, d'une étendue de plus de 18 hectares, bordée de 2600 mètres de quais, pouvant être accostés par les plus grands navires. Autour de ces bassins, le long des quais, elle occupe près de 21 hectares de terrains, conquis sur la mer pour la plus grande partie.

Là elle a bâti d'immenses entrepôts, des magasins, des hangars et établi, en même temps, des lieux de dépôts à découvert, pour celles des marchandises qui n'ont rien à redouter des intempéries de l'air; elle est en mesure de recevoir, en magasin ou en dépôt, *plus de* 180 000 *tonnes de marchandises à la fois*.

Tous ses quais, tous ses magasins sont munis d'appareils hydrauliques pour la manutention des marchandises, les débarquements, les embarquements, la mise en magasin ou la sortie. C'est une des premières installations hydrauliques qu'ait faites Sir William Armstrong : c'est une des plus complètes. Il y a vingt-cinq ans (*quinze ans avant* que les grues hydrauliques eussent fait leur apparition dans le trop fameux port d'Anvers, dont on a tant vanté l'outillage dans ces dernières années), il y a vingt-cinq ans, la Compagnie des Docks de Marseille disposait, pour ses opéra-

tions, de 39 *grues hydrauliques* et *de* 18 *autres appareils à vapeur ou à bras.* Or, en 1882, le port d'Anvers possédait 17 *appareils de manutention, dont* 6 *grues hydrauliques.*

Les entrepôts de la Compagnie et ses magasins ont été imités de ceux



Marseille. — La grande grue, sur les quais.

qui existaient alors en Angleterre : mais on ne trouve nulle part un ensemble aussi complet, aussi bien étudié, et l'établissement des *Docks de Marseille*, bien que sa création remonte à une trentaine d'années, est encore un modèle du genre.

La Compagnie des Docks reçoit annuellement sur ses quais, en provenance ou à destination de la mer, plus de 1 500 000 tonnes de marchandises : *soit près du tiers du tonnage total du port.*

Le *Bassin de la Gare maritime* doit son nom au voisinage de la gare, que la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée fait actuellement construire sur les terrains d'*Arenc*. Il offre une surface de 18 hectares et près de 2 kilomètres de quais utilisables. Sa passe méridionale n'a pas moins de 50 mètres de largeur. Sa passe nord-est se trouve en partie occupée par le pont-tournant de l'abattoir, pont manœuvré au moyen d'appareils hydrauliques, et soutenu par une pile, laissant de chaque côté une ouverture de 30 mètres, qui permet d'accéder dans le Bassin national, le plus vaste de tous, car sa surface d'eau abritée *dépasse* 41 *hectares* et sa longueur utilisable de quais atteint 4 *kilomètres*. La passe nord de ce bassin ouvre dans l'avant-port septentrional, elle présente une largeur de 105 mètres, avec une profondeur d'eau variant de 18 mètres (vers la mer) à environ 7 mètres (au pied des quais).

Confinant le Bassin national, se trouve l'*Établissement de radoub*, qui comprend une série de bassins dans lesquels se font les réparations des navires.

C'est, d'abord, un *Bassin des réparations à flot*, pour le cas où le bâtiment n'a pas besoin d'être visité extérieurement au-dessous de la flottaison. Ce bassin ouvre dans le *Bassin national*, par une passe de 28 mètres de largeur, avec 8 mètres de profondeur; il sert de vestibule aux formes de radoub ou *formes sèches*, dans lesquelles les navires sont mis à sec, sur cales, et peuvent être visités et réparés dans toutes leurs parties.

On compte actuellement, en service, quatre formes, dont la longueur varie de 90 à 110 et 181 mètres; deux nouvelles formes, de 150 mètres de long, viennent d'être construites pour répondre aux besoins du commerce. En même temps, on achève la mise en fonctionnement de nouvelles machines d'épuisement : elles permettront d'assécher les formes avec la plus grande rapidité; une forme quelconque pourra être *mise à sec en moins de deux heures*. Les plus forts navires du commerce peuvent entrer dans les bassins de radoub.

Le *Bassin national* est utilisé par les plus grands des navires qui font le service des émigrants pour l'Amérique du Nord et pour la Plata, ses quais reçoivent des marchandises diverses; sur l'un, on trouve les charbons français destinés à la consommation des navires et à l'exportation; sur un autre, les charbons anglais, qui font aux premiers, même dans le port et dans la ville de Marseille, une redoutable concurrence : Marseille reçoit annuellement 520 000 tonnes de charbons anglais. L'un des môles est affecté spécialement, pendant l'été, au débarquement des bestiaux. C'est encore dans le *Bassin national* que

l'on embarque les poudres destinées à l'exportation et que l'on débarque les pétroles : les navires chargés de l'huile minérale sont placés dans un parc, isolés de tous les autres bâtiments.

Les quais de ce bassin, aussi bien que ceux du *Bassin de la Gare maritime*, ont été munis, partout où l'on en a reconnu l'utilité, PAR LES SOINS ET AUX FRAIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE, des installations les plus commodes et des appareils hydrauliques les plus perfectionnés pour les opérations d'embarquement, de débarquement et de manœuvre des wagons. *On ne compte pas moins de six hectares de quais, couverts de hangars spacieux*, sous lesquels les ouvriers peuvent travailler à l'aise, abrités de la pluie et du soleil; *vingt kilomètres de voies ferrées; 70 appareils hydrauliques*. Parmi ces derniers, il en est un qui attire particulièrement l'attention : c'est une superbe mâture de 35 *mètres de hauteur*, destinée à embarquer ou à débarquer les colis d'un très grand poids, *car ils peuvent atteindre jusqu'à 120 000 kilogr.* Cet appareil, mû par l'eau sous pression, se distingue par la simplicité de sa construction et par l'extrême précision de ses mouvements : *deux enfants suffiraient pour le faire fonctionner. Il ne faut pas plus de dix minutes pour prendre, à bord d'un navire, un poids de 120 tonnes et le mettre sur le quai, et vice versâ*. L'appareil pourrait rendre les plus grands services, en temps de guerre, pour l'embarquement de l'artillerie et du matériel de campagne.

De semblables installations sont l'honneur de la Chambre de commerce marseillaise, QUI EN A EU L'INITIATIVE et se montre ainsi soucieuse de ses belles traditions. Elles sont, également, un nouveau titre de brillants services pour celui qui en a conçu les plans et dirigé les travaux : M. GUÉRARD, ingénieur en chef du port, toujours préoccupé de ce qui peut affermir la prospérité du commerce et de l'industrie de Marseille.

Maintenant, nous arrivons à l'avant-port nord : il comprend une surface de plus de 34 hectares et aura un développement de quais de plus de *mille mètres*, avec un tirant d'eau de 8 mètres. Son extrémité est marquée par la limite de la jetée extérieure.

Forcément, une telle énumération est un peu aride à la lecture, qui ne saurait lui donner la lumière, l'agitation, le bruit, la couleur, la vie dont elle déborde; mais, au moins, fait-elle comprendre la somme énorme de richesses accumulées dans les ports marseillais et représentant le chiffre annuel, d'aspect fabuleux, déjà donné : UN MILLIARD SEPT CENT CINQUANTE-SEPT MILLIONS DE FRANCS!

Notre joie serait grande, bien grande, si une réelle inquiétude ne venait soudain nous frapper.

On se rappelle que, sur la liste des travaux à exécuter pour l'amélioration de nos ports, Marseille figurait avec une somme d'environ SOIXANTE-QUATRE MILLIONS.

Après tout ce que l'on avait déjà fait pour la ville, on consacrait ainsi son rang : le premier, et on voulait le consolider davantage.

Pourtant, une question urgente, celle de la protection à assurer à notre flotte marseillaise, était peut-être trop oubliée.

Car, enfin, pouvons-nous croire que dans le cas d'un conflit, bien éloigné, espérons-le, mais possible, pouvons-nous croire que Marseille serait épargnée? Hélas! non. La prospérité de notre grand port méditerranéen excite trop de jalousies, et l'ennemi ne se laisserait guère arrêter par des considérations ou sentimentales ou philosophiques.

N'avons-nous pas des forts?

Assurément. Les précautions élémentaires n'ont pas été négligées. Ainsi, la superbe jetée du large, déployée sur 3600 mètres de longueur, et protégeant les bassins du port contre la mer, ne compte pas moins de quatre batteries. Bien armées? Nous n'en doutons nullement.

Des forteresses planent sur les hauteurs. Les citadelles de Saint-Jean et de Saint-Nicolas doivent être en bon état de défense. Nos préoccupations n'en sont pas pour cela diminuées.

Avec les vaisseaux munis de canons à grande portée, avec les obus et tous les engins destructeurs modernes, serait-il impossible de ruiner l'admirable port? Qui sait!

L'an dernier, nous jetions un dernier regard sur l'étang de Berre et nous regrettions, avec MM. GUÉRARD et SIBOUR, de voir une pareille rade naturelle inutilisée[1] : notre conclusion était qu'il importe de donner à Marseille cette annexe merveilleuse. Comment? Par un canal trouant la chaîne de l'Estaque et débouchant dans la petite mer intérieure.

Au premier signal du danger, les flottes marseillaises franchiraient le canal et se trouveraient dans un asile inviolable.

« L'avenir tout entier de Marseille dépend de ce Canal, » a dit M. Guérard, mieux placé que personne pour apprécier la question, au double point de la vue de la prospérité commerciale et industrielle de la ville et de sa sécurité en temps de guerre.

Aussitôt se produit une objection : « Ne venez-vous pas d'affirmer que la valeur des transactions marseillaises atteint un chiffre énorme? »

1. Voir, volume du *Littoral de la France, côtes Languedociennes.*



MARSEILLE. — LE DÉCHARGEMENT DU BLÉ AU VIEUX PORT

D'après le tableau d'Alph. Moutte (Au Musée).

Oui, nous l'avons affirmé et nous l'affirmons encore. Mais la clairvoyance est salutaire : trop d'optimisme conduit à de cruels mécomptes.

Marseille tiendra le premier rang, tant que les efforts de ses rivaux ne seront pas complets. Ces efforts patients, obstinés, peuvent attendre longtemps leur réalisation, mais ils sont, néanmoins, en possession d'un premier résultat, car ils progressent. Anvers et Hambourg, surtout, en offrent un frappant exemple, par la raison que l'organisation de leurs moyens de communication est très supérieure à celle de Marseille.

A Anvers aboutissent *cinq lignes* de chemin de fer et trois voies de navigation : un grand fleuve, l'Escaut, plus deux canaux.

A Hambourg, un autre grand fleuve, l'Elbe, offre un parcours de *sept cent soixante-trois kilomètres* et, jusqu'à cette limite extrême, le tirant d'eau n'est pas inférieur à $1^{m},20$. De plus, quatre lignes ferrées y aboutissent.

Dans les deux ports, les voies de navigation intérieure jouent le plus grand rôle et transportent annuellement un tonnage de marchandises double de celui que prennent les chemins de fer.

« Marseille est restée jusqu'à ce jour dépourvue de toute voie économique. La situation de son port, par suite des progrès accomplis dans sa navigation, est telle qu'aujourd'hui des marchandises expédiées de cette ville à destination de Paris, prennent la voie de la mer, par bateaux à vapeur, de préférence à la voie directe dont le parcours est, pourtant, *quatre fois et demie* plus court : la distance de Marseille au Havre par mer atteignant 5471 kilomètres et celle du Havre à Paris, par la Seine, 373 kilomètres, le total est de 5844 kilomètres. Néanmoins, les marchandises ainsi expédiées *payent moins cher et arrivent plus vite*, le prix du fret oscillant entre 20 et 30 francs et le délai ne dépassant pas *douze jours*. Or, le chemin de fer a un tarif plus élevé et réclame un délai de *quatorze* jours. »

Autre exemple, peut-être encore plus typique.

Des marchandises expédiées d'Alexandrie (Égypte) à destination de Dijon, devraient transiter par Marseille. Eh bien! il y a des cas où l'on trouve un réel avantage à les envoyer au Havre par vapeur. De cette ville, elles prennent la direction de la Seine, de l'Yonne et du canal de Bourgogne, pour arriver à destination, après avoir fait un détour de plus de TROIS MILLE KILOMÈTRES!!.. La distance d'Alexandrie à Dijon, par Marseille, étant seulement de 3210 kilomètres, alors que, par le Havre, elle atteint 6320 kilomètres.

Si le commerce se résigne à de semblables itinéraires, c'est que, trop évidemment, il sent, pour lui la nécessité de combattre l'influence étran-

gère, par d'avantageuses conditions de vente, que l'on ne peut établir si elles sont, par avance, grevées de très lourds frais de transport.

Aussi, entre plusieurs études, un projet a été présenté avec insistance, le projet Edmond Théry, qui, dans la pensée de son auteur, remédierait à la concurrence faite aux intérêts français sur la Méditerranée par le percement du Saint-Gothard.

M. Théry voudrait appliquer à la route française de la Méditerranée, vers la mer du Nord, le principe même qui a triomphé avec le tunnel du Saint-Gothard : le raccourcissement de la ligne suivie par les transports.

Il obtiendrait ce raccourcissement en construisant une ligne de jonction entre Chagny, sur le réseau Paris-Lyon-Méditerranée, et Hirson, sur le réseau Nord; la ligne à construire représenterait environ une longueur de 305 kilomètres : une réduction importante en résulterait. Elle ne serait pas moindre de 181 kilomètres pour la ligne française, qui l'emporterait de 96 kilomètres sur le Saint-Gothard.

Cette réforme, s'ajoutant aux meilleures conditions nautiques de Marseille, annulerait, par suite, l'avantage trouvé sur le réseau italo-suisse-allemand, aujourd'hui plus court de 88 kilomètres que nos propres voies.

Sans exagération, par conséquent, on a pu dire que le projet Théry rendrait d'immenses services à l'industrie et au commerce français.

Toutefois, une autre considération se fait jour. Personne n'ignore que les transports par voie ferrée sont en général beaucoup trop chers et que, principalement pour certaines marchandises peu rémunératrices, mais indispensables et non les moins nombreuses, le transport par eau reste le meilleur.

Seulement, les voies navigables doivent être bien combinées et répondre à ce que l'on attend d'elles, alors leur rôle prend un rang supérieur. En ce qui concerne Marseille, rappelons les paroles de M. Krantz, dans un rapport fait au nom de la *Commission d'enquête des chemins de fer et des moyens de transport*, « sur la situation des voies navigables dans le bassin du Rhône[1] ».

« Sans une jonction navigable avec Lyon, Marseille peut redouter, dans un avenir assez rapproché, la concurrence de Brindisi, de Gênes, de Venise et de Trieste. Aux chemins de fer qui desservent Marseille, ces ports riverains peuvent opposer des chemins moins heureusement disposés peut-être, mais capables, après tout, d'opérer encore de grands trafics. Malgré les obstacles naturels et en profitant heureusement de quelques facilités

1. 25 février 1875. Nous empruntons cette citation au beau rapport de M. Guérard, intitulé : *Utilité d'un canal de navigation du Rhône à Marseille.*

de position et des rivalités nationales, ces ports pourront opérer des détournements qu'il nous paraît, aujourd'hui, aisé de prévenir.

« Privée de bonnes voies navigables, Marseille perd une grande partie des avantages de sa merveilleuse situation : *avec une bonne voie navigable jusqu'à Lyon, elle les recouvre tous* et le perfectionnement de notre réseau de canaux augmentera chaque jour sa clientèle et son importance.

« A ce développement de voies navigables, les ports rivaux que nous venons de citer ne peuvent rien opposer. Gênes, serrée contre la mer par les Apennins; Brindisi, placé au fond de la Calabre; Venise, entourée dans ses lagunes par la ceinture des hauts-reliefs de la Suisse et du Tyrol; Trieste, bloquée par les Alpes Noriques, ne peuvent être desservies que par des chemins de fer à forte pente, mais n'ont rien à attendre des canaux, c'est-à-dire *des voies économiques par excellence.* Marseille les dominera forcément et étendra ses relations et son influence sur tout l'occident de l'Europe. »

De toutes ces constatations ressort un fait péremptoire : l'établissement d'un canal, capable de conduire toute la navigation du Rhône jusque dans ses bassins, peut seul sauver Marseille de la concurrence menaçant son avenir.

Une objection nouvelle se présente, lorsqu'on a suivi avec intérêt les travaux opérés dans nos ports, depuis même seulement vingt-cinq ans.

Ne possédons-nous pas Saint-Louis-du-Rhône[1], port résolvant parfaitement la grande question de la navigabilité du fleuve? Et Saint-Louis, pourvu maintenant d'un chemin de fer, en communication avec Arles, ne résout-il pas le problème?

Le Littoral de la France a applaudi à cette belle création du canal de Saint-Louis au Rhône. Son espoir est que tant de travaux, tant de peines, tant de sacrifices ne seront pas perdus et qu'un centre commercial actif se créera dans la jeune ville.

Mais, en même temps, il ne faut pas oublier que le déplacement d'un négoce comme celui de Marseille est impossible, ou plutôt qu'il serait la cause d'une ruine irrémédiable, sans réaliser, d'autre part, un bien très sensible.

Et l'on s'épuiserait vainement à trouver une solution pouvant, mieux qu'un futur canal, reliant l'étang de Berre à la ville et au Rhône, répondre

1. Voir, cinquième volume, l'étude très complète consacrée à ce port nouveau.

aux deux « points noirs » menaçants : la concurrence étrangère et un conflit international.

De tout temps, au reste, on s'est préoccupé de l'utilisation de l'étang de Berre. Dans son *Voyage*[1], Millin parle de la station qu'il a faite près d'Orgon[2], à *la Pierre-Percée*, pour voir un canal commencé dans le but d'opérer la jonction de la Durance avec l'étang, « ce qui aurait été très favorable pour le commerce et l'industrie de la Provence méridionale ». Malheureusement, le canal fut abandonné, après qu'on y avait déjà englouti des sommes considérables, et à l'instant où il eût suffi de dépenses relativement minimes pour le terminer.

Aujourd'hui, la construction de ce canal n'est plus indiquée; les conditions du commerce et de l'industrie ont trop changé. La Durance, d'ailleurs, joue désormais un autre rôle. Elle est devenue le grand facteur de la transformation d'une vaste étendue de terres incultes dans les Bouches-du-Rhône. Grâce à elle, Marseille ne manque plus d'eau et la banlieue n'est plus reconnaissable.

La sagesse populaire ne rangerait pas maintenant le grand torrent au nombre des fléaux de la Provence.

Mais, si le rudiment de canal dont parlait Millin n'est pas destiné à influer sur le commerce local, un autre projet réaliserait toutes les espérances et assurerait l'avenir autant qu'il est donné de le faire à une entreprise humaine.

Nous venons de parler des deux projets Sibour et Guérard. Le premier vise, surtout, la sécurité de notre flotte militaire; le second se préoccupe du sort de Marseille. L'an dernier, nous en avons donné les principales lignes; complétons-en l'étude par les propres paroles de l'ingénieur du port marseillais.

« Marseille n'est pas seulement une ville de commerce, ainsi que trop souvent on l'écrit; c'est une grande cité industrielle, mais, pour continuer à prospérer, il lui faut développer sérieusement ses industries.

« Par malheur, les industriels n'y sont pas à l'aise. Le terrain est en général très accidenté, les transports difficiles et très coûteux; les rares emplacements convenant à l'établissement d'usines, sont d'un prix tellement élevé que certaines industries, dont le siège devrait être, selon toute évidence, à Marseille, désertent cette place pour aller, même à grands frais, s'établir

1. *Voyage dans les départements du midi de la France.*
2. Chef-lieu de canton situé à 82 kilomètres de Marseille, dans l'arrondissement d'Arles.



ailleurs. C'est la seule raison qui ait déterminé la *Compagnie des charbons agglomérés du Sud-Est*, société formée par toutes les compagnies de charbonnages du Midi, sauf la Grand'Combe, pour la fabrication des charbons agglomérés, à aller fonder ses usines à Port-de-Bouc, bien qu'il dût lui en coûter des sacrifices énormes : elle n'avait pas trouvé d'emplacement convenable à Marseille.



Près Marseille. — L'anse de la Mède.

« L'établissement d'une voie navigable remédierait à cette situation fâcheuse.

« Que l'on imagine *le canal de Marseille à l'Estaque*, constitué par une jetée que l'on établirait en mer à une distance assez grande de la côte pour qu'entre elle et le rivage on trouve les fonds exigés par la navigation. Un tel littoral se prêterait merveilleusement aux besoins de l'industrie. On disposerait, d'une part, d'une large voie certainement praticable pour les transports par eau, les *vrais transports industriels*, avec une série d'anses profondes, parfaitement abritées, qui constitueraient tout autant de bassins intérieurs. Dans ces bassins, les opérations de débarquement et d'embarquement pourraient se faire d'une façon permanente, sans qu'on eût à redouter ni le vent, ni l'agitation de la mer. On aurait, d'autre part, la facilité de se relier au chemin de fer de l'Estaque. Les usines très importantes qui s'y trouvent déjà, les huileries, les briqueteries profiteraient immédiatement de cette magnifique situation; d'autres industries ne tarderaient pas à s'y implanter, alors surtout qu'ayant, grâce à la voie d'eau, la possibilité de s'établir hors de la ville, elles pourraient échapper aux charges si lourdes et si gênantes de l'octroi. Cette zone industrielle ne s'arrêterait pas à l'entrée du souterrain par lequel la voie de navigation passerait du golfe de Marseille dans l'étang de Berre.

« De l'étang de Balmon à Martigues[1], c'est-à-dire *sur presque tout le côté sud de l'étang de Berre*, les terrains ne seraient pas moins favorablement situés. A cheval sur le canal et la mer d'une part; sur le chemin de fer du Pas-des-Lanciers à Martigues, d'autre part, ils pourraient avantageusement être utilisés pour la fondation d'usines qui, exigeant des emplacements considérables, se laissent rebuter par l'élévation du prix des terrains sur le littoral de Marseille. L'ouverture de cette voie de navigation jusqu'au Rhône pourra être, pour l'étang de Berre, le prélude d'une ère nouvelle, féconde en résultats économiques de la plus haute importance.

« Le prolongement de la voie navigable du Rhône jusqu'à Marseille paraît donc de nature à exercer sur l'industrie locale et, par suite, sur l'industrie nationale la plus grande influence.

« Ces considérations suffisent pour établir sans conteste l'utilité d'une voie navigable entre Marseille et le Rhône.

« Un projet pour la construction de ce canal a été présenté par nous en 1879.

1. Voir, *côtes Provençales*.

« Partant de l'extrémité des bassins nord du port de Marseille, le canal sera établi en mer tout le long de la côte industrielle qui s'étend de Marseille à la chaîne des montagnes de l'Estaque. Il traversera ces montagnes au moyen d'un souterrain et viendra déboucher dans l'étang de Berre, au fond de *l'anse de la Mède*. Il suivra, de là, le rivage de l'étang de Berre jusqu'à Martigues, empruntera le canal de Martigues à Bouc[1], puis, à partir de ce port, le canal d'Arles jusqu'au Galégeon et, de ce point, ira directement au Rhône, qu'il rejoindra à Bras-Mort.

« Sur tout le parcours compris entre Marseille et Port-de-Bouc, le canal sera établi au niveau de la mer, avec un tirant d'eau de 5 mètres; entre Port-de-Bouc et le Rhône, le tirant sera réduit à 2 mètres.

« La largeur au plafond sera, en général, de 50 mètres; mais, dans le souterrain de la Lave, dans la tranchée à la suite, dans la tranchée de Bouc et au passage des ponts, cette largeur sera réduite à 17 mètres.

« La longueur totale sera de 54^{km},500. Savoir : De Marseille à l'étang de Berre, 22 kilomètres; de l'anse de la Mède à Bouc, 10^{km},700; de Port-de-Bouc au Rhône, 21^{km},600.

. . . .

« Ce projet a subi avec succès les formalités des enquêtes. La Ville et la Chambre de commerce de Marseille, le Conseil général des Bouches-du-Rhône ont témoigné l'intérêt qu'ils attachaient à ce travail, en offrant de contribuer à la dépense pour un quart, jusqu'à concurrence de 20 millions. »

Voilà l'obstacle : le projet prévoyant une dépense de 75 millions, et Marseille ne pouvant fournir au delà de 20 millions, il resterait donc, comme part contributive de l'État, un total de 55 millions.

La somme est forte, trop forte pour notre budget si élevé, mais drainé par tant de dépenses superflues, qu'un redoublement d'énergie dans la recherche des moyens propres à fournir à tous les besoins utiles, serait chose bien nécessaire.

Ne l'oublions pas, cependant, selon le mot si juste, prononcé au sujet de la *Question des Houilles* par M. de Ruolz :

« Les affaires vont où sont les comptoirs bien établis, et les navires où « sont les affaires. »

Peut-on mieux définir la situation et le rang de Marseille, comme distributeur du mouvement commercial et industriel dans la Méditerranée?

1. Voir, *côtes Provençales*, le chapitre consacré aux MARTIGUES.

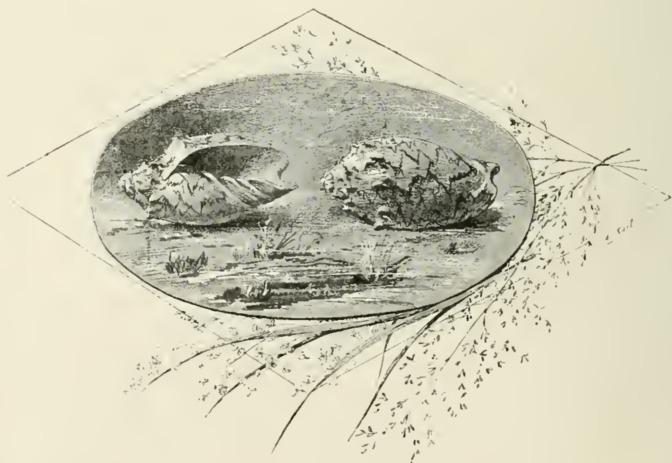
Malheureusement, il faut se résoudre à l'attente. La cruelle crise d'armements militaires sévissant sur l'Europe se terminera-t-elle par un de ces cataclysmes effroyables dont ne peuvent encore se préserver des peuples qui revendiquent, avec orgueil pourtant, leurs titres de civilisation? Ou bien, à défaut de considérations morales, la sage interprétation des intérêts amènera-t-elle, enfin, une détente salutaire, bientôt changée en paix durable?

C'est le secret de l'avenir.

Mais, au moins, si nous ne pouvons mieux faire, ne nous lassons pas de réclamer les travaux utiles. La persévérance est souvent récompensée.

Notre confiance fût-elle trompée, nous aurions toujours la conscience d'avoir fait notre devoir.

Terminons en souhaitant, pour notre grand port méditerranéen, pour le premier port de la France, que sa prospérité, loin de diminuer, aille constamment en croissant, car elle ne saurait s'éteindre sans entraîner la perte du plus riche fleuron de la couronne commerciale et maritime de notre Patrie.



CHAPITRE VII

AUTOUR DE MARSEILLE. — ADIEU A LA VILLE

On ne saurait prendre congé de Marseille sans avoir parcouru sa banlieue et les îles les plus célèbres de son golfe.

De l'îlot du *Planier*, nous ne pourrions rien dire de plus que nous ne l'avons déjà fait : l'îlot, c'est le phare occupant entièrement le rocher sur lequel on l'a construit[1].

Les trois îles les plus rapprochées : Pomègue, If et Ratonneau, concouraient jadis à la défense de Marseille; elles couvrent l'entrée du Vieux Port, mais la forteresse d'If, cette Bastille provençale si célèbre, est déclassée.

Construite en 1529, sous le règne de François I[er], le circuit de ses murailles était le contour même de l'îlot. Vers 1596, elle passa sous la *protection* des Toscans, amis de Marseille : on espérait ainsi la soustraire à l'occupation espagnole.

« Mais ce qui est bon à protéger est bon à prendre ! » pensèrent les Toscans.

Marseille s'en aperçut et essaya de parer au mal, en fortifiant *Ratonneau.*

1. Pour tout ce qui concerne les phares, voir le volume *côtes Normandes.*

Les usurpateurs s'y opposèrent et il fallut que le duc de Guise, gouverneur de la Provence, se mît de la partie; il préserva l'îlot et y établit des soldats. Peu après, le traité de Vervins remit Marseille en possession de ses îles.

Forteresse redoutée, If vit passer non seulement les prisonniers que la raison d'État sequestrait du monde, mais ceux que la volonté paternelle demandait à punir pour un temps.

Triste séjour, en vérité! Il n'y reste plus trace des arbres qui lui donnèrent leur nom, et les fortifications, suivant étroitement les sinuosités multiples des roches, l'accès en est peu commode; il pourrait même être rendu absolument impraticable, car la mer y brise souvent avec fureur.

La petite traversée en elle-même est insignifiante, lorsque, le vent étant tombé, la surface des flots semble être devenue unie, plate, à peine animée çà et là par une petite ride éparpillant les diamants de son écume irisée.

Mais, quand souffle le mistral, « ce fléau de Provence » impossible à dominer, tout change, et nous savons, par la biographie du CHEVALIER PAUL, si les passagers peuvent courir de très réels dangers.

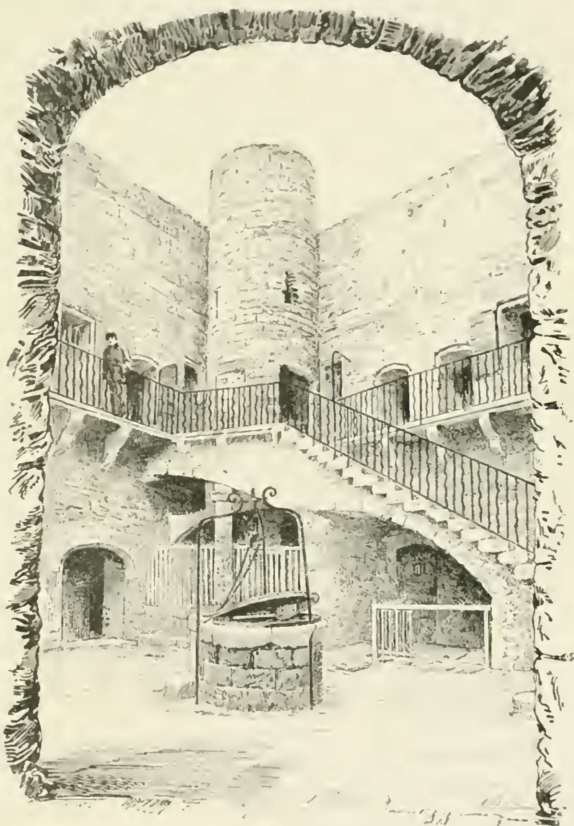
Sur la colline, où les roches deviennent parfois brûlantes comme les pierres d'un four, et revêtent une teinte si blanche que les constructions du château, blanches aussi, en prennent des teintes grisâtres, on aborde et la vue des cachots, principalement celui du *Masque de fer*, dispose à une tristesse que n'atténue pas la lecture du registre d'écrou, encore conservé. Plusieurs des motifs allégués contre les prisonniers étaient si légers!

Parmi les noms célèbres, on relève celui de Mirabeau, et, avec surprise, on apprend qu'un ou deux captifs purent s'enfuir de la citadelle.

Alexandre Dumas avait probablement consulté ce registre, et il dut y trouver le germe de la scène passionnante de l'évasion d'Edmond Dantès, dans son *Monte-Cristo*. Une fois de plus, on admire la magie de la verve du célèbre écrivain, rendant vraisemblables les créations de son cerveau, et on se surprendrait presque à écouter avec émotion un gardien jovial, qui parle de ces créations comme s'il s'agissait d'êtres réels, ayant souffert dans ces cachots.

D'ailleurs, sauf la jolie cour intérieure, exiguë, à cause du peu d'espace dont on pouvait disposer, et le coup d'œil découvert du sommet de la plate-forme, rien ne réclame un long examen au château d'If. On revient à l'air, au ciel libre, à la mer, aux roches, au sol calciné où poussent, mais seulement en hiver, quelques maigres herbes.

En revanche, là-bas, vers l'orient, toute blanche, souriante et toujours jeune, Marseille se présente. Étagée sur ses collines, couchée le long de la baie du Vieux Port, elle contemple les navires pressés dans les bassins nouveaux, pendant que, sur la superbe jetée du large, veillent les batteries chargées, avec le fort Saint-Jean, le fort Saint-Nicolas et plusieurs autres, de défendre ses richesses.



Marseille. — Cour intérieure du château d'If.

A la distance d'où nous les voyons, les dômes de la cathédrale paraissent être mieux à leur place et ne pas se trouver rejetés au dehors de la ville. Les vieux murs crénelés de l'abbaye de Saint-Victor se dessinent, le château-hôpital du Pharo revêt un aspect plus monumental et la chapelle de Notre-Dame de la Garde découpe, gracieuses, ses lignes blanches et la belle statue de sa tour, sur le bleu doux du ciel.

Une ombre passe devant nos yeux : c'est que nous nous tournons vers le *port de la Quarantaine*, ou port du nouveau Lazaret, nommé aussi *port du Refuge*, mais plus souvent *port du Frioul*.

Il est constitué par une chaussée qui réunit les îles de Pomègue et de Ratonneau. Fasse Dieu que le pavillon, signe de prescriptions sanitaires d'une grande sévérité, ne flotte plus au-dessus de lui. Mais, surtout, Dieu veuille qu'aucune des effroyables épidémies, dont Marseille a tant souffert, ne se renouvelle ! Oublions ces pensées mélancoliques, en nous remémorant l'étrange aventure arrivée à la garnison du château de *Ratonneau*.

En 1765, elle n'était pas très nombreuse, cette garnison, et s'ennuyait beaucoup dans sa forteresse; l'un de ses grands plaisirs consistait à aller recevoir le bateau quotidien apportant les vivres. Comme d'habitude, un jour, elle s'était rendue au débarcadère, puis, les provisions reçues, elle revenait vers le château.

Surprise inouïe, le pont-levis est accroché à sa herse et les canons tirent à tour de rôle sur les soldats! On se souvient alors, mais trop tard, que le caporal Francœur est resté seul dans la citadelle, le caporal Francœur, déjà reconnu comme étant un peu fou, mais jugé guéri, ou tout au moins inoffensif.

Il fallut fuir, tandis que Marseille, alarmée par le grondement du canon et voyant revenir, à force de rames, la garnison, se demandait avec angoisse si les Anglais, nos infatigables ennemis, n'avaient pas surpris le château de Ratonneau. En hâte, on courait aux armes, et le gouverneur allait prendre des mesures énergiques : tout s'expliqua.

Au fond, si la chose était burlesque, elle n'en causait pas moins un embarras sérieux, car, vainement, essaya-t-on de reprendre la citadelle par force. Francœur, maître de la place, pouvait à loisir foudroyer ses adversaires! Mieux valait attendre que la famine et l'ennui le livrassent.

Ainsi en arriva-t-il quelques jours plus tard. Pendant une ronde qu'il faisait la nuit autour du château, Francœur fut surpris par une compagnie de soldats aux aguets. Le « roi » de Ratonneau, si vite tombé du sommet de sa grandeur, n'opposa pas de résistance et loua même l'habileté de la capture. Il fut traité avec les ménagements que réclamait son état d'esprit. Conduit d'abord à l'asile des aliénés de Marseille, il mourut plus tard, assure-t-on, aux Invalides.

La tradition gaie de Ratonneau vient à point, après la sombre histoire du château d'If. Quant à Pomègue, son rôle s'efface devant ses voisines, et elle borne son ambition à donner asile à quelques familles de pêcheurs.



LE CHATEAU D'IF. — VUE DE L'ILE POMÈGUE

Revenons sur la terre ferme, mais abordons à l'anse de la Madrague pour donner un moment à quelques quartiers de la ville et de la banlieue. La circonscription des *Crottes* doit son nom (dénaturé) aux grottes que l'on rencontre dans la texture calcaire de ses roches. Les *Aygalades* avaient, sur leur territoire, des aqueducs destinés à conduire vers Marseille les eaux d'un petit ruisselet voisin. René d'Anjou prit sous sa protection spéciale un couvent de religieux carmes qui existait dans ce canton et voulut également s'y faire bâtir un rendez-vous de chasse. Suivant cet exemple, le maréchal de Villars y construisit un château que, dit-on, il habita souvent.

Le nom d'Arenc est la tournure à peine modifiée du mot latin *arena* (sable) ou du mot provençal *areno*, qui a la même signification. Avant la construction du bassin d'Arenc, des abattoirs et du bassin National, on venait beaucoup se promener sur le rivage du hameau, à cause de sa situation en face de la pleine mer.

Séon-Saint-André et Séon-Saint-Henri, autrefois entourés de vignobles, sont le siège de l'importante industrie des briqueteries marseillaises.

A Saint-Julien, César aurait établi un camp; le sol a donné, du reste, quelques ruines romaines. Le nom de Chartreux conserve le souvenir d'un couvent de religieux.

A Sainte-Marguerite, dont l'église est fort ancienne, le bon roi René venait souvent « courre le cerf, » assure-t-on, car alors, tout le territoire possédait, sinon une véritable forêt, du moins des bouquets d'arbres épais, détruits par ordre du connétable de Bourbon, lors du siège qu'il fit de Marseille.

Nous avons vu, aussi, que l'arrivée de Charles IX avait fait pratiquer une large brèche dans les bois dont le territoire marseillais était couvert. C'était un reste des belles forêts gauloises. Aujourd'hui, on chercherait en vain ces bois touffus. Cependant, une transformation des plus heureuses se remarque aux environs de Marseille. Le sol n'est plus entièrement poudreux ni désolé, par suite de défrichements aussi inconsidérés que complets. La dérivation de la Durance a opéré ce miracle de convertir une campagne aride en riches jardins maraîchers et en belles cultures, égayés par un nombre prodigieux de *bastides* et de *cabanons*; car personne autant que le Marseillais, sinon le Parisien, n'aime à goûter les plaisirs de la villégiature, au moins dominicale, si on ne peut les prolonger pendant l'été entier.

Mais il nous faut hâter le pas; néanmoins, saluons Mazargues, sur le nom duquel les étymologistes ont livré plus d'une bataille, pacifique heureusement! Faut-il y voir le souvenir d'un « champ de Marius », *Marii ager*? Ou bien la simple dénomination de « maison du chemin », *Mas aggeris*? Discussion bien

indifférente, au fond : l'une et l'autre explication étant vraiment acceptables.

Inutile encore de nous appesantir sur le nom d'*anse des Catalans*, qui se détermine de lui-même. Là se groupaient les pêcheurs d'origine catalane, sous la protection de l'abbé de Saint-Victor, à qui appartint le *portus Sancti Lamberti*, appellation primitive de la petite baie.

Et, si l'on veut recueillir un dernier souvenir des fondateurs de la ville, regardons l'hôpital du *Pharo*, sur l'emplacement duquel s'éleva la première « tour à feu » ou phare qui devait indiquer l'entrée du Vieux Port.

Un instant encore à ce dernier. Nous avons dit qu'il était le lieu d'ancrage des bateaux de plaisance; nous y trouvons par conséquent les yachts concourant si brillamment à l'éclat des fêtes organisées par la *Société des régates marseillaises*[1]. C'est une véritable flotte : les dernières listes publiées donnant un nombre de plus de soixante-dix navires. Devant eux, s'étend l'un des plus beaux champs de lutte qu'il soit possible de désirer; le golfe de Marseille, avec son archipel et ses onze îles, dominé par la population de la belle cité, accourue tout entière, impatiente d'applaudir aux vainqueurs et si heureuse quand le pavillon marseillais reçoit les honneurs de la journée.



Marseille. — La porte de l'ancien château de Notre-Dame-de-la-Garde.

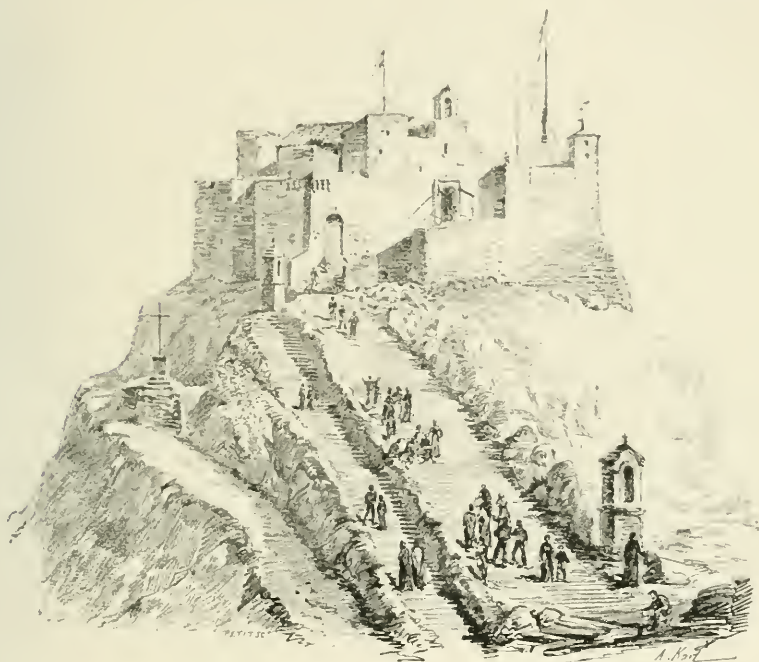
Dépassons à présent le *fort Saint-Nicolas*, bâti par Louis XIV, en 1660, pour contenir dans l'obéissance Marseille qui, néanmoins, sur l'épigraphe placée à l'entrée de la citadelle, est qualifiée de « fidèle »; puis gravissons la rude montée de l'ancien *château de Notre-Dame-de-la-Garde*, le premier des forts construits par François Ier; il engloba une très antique chapelle dédiée à Marie et une tour datant du dixième siècle, où la ville installait *le guet*, c'est-à-dire la vedette chargée de veiller sur le port. De cette circonstance, la vieille tour avait reçu le nom de *la Garde*, donné ensuite au château.

Ce dernier pourrait-il, en cas de besoin, contribuer à la défense de la ville? Oui, très probablement, car sa situation est excellente; en attendant, il renferme un poste sémaphorique, permettant aux navires en rade de correspondre avec le port[2].

1. Président, M. Eycrenne; vice-président, M. Gilly; secrétaires, MM. Reverdin et Bellier; trésorier, M. Cogordan.

2. Pour tout ce qui concerne les sémaphores, voir volume, *côtes Normandes*.

Sur l'écusson du château, on retrouve la salamandre symbolique figurant dans les armes du roi-chevalier et, involontairement, on cherche si le fameux « Suisse » de Chapelle et Bachaumont ne figure pas toujours, « peint sur la porte du château »[1].



Marseille. — Ancien château de Notre-Dame-de-la Garde.

Touchant les murs de la forteresse, la nouvelle église de Notre-Dame-de-la-Garde, « l'église de la Bonne-Mère », selon l'affectueuse expression des Marseillais, dresse ses deux nefs, au style romano-byzantin, toutes recouvertes d'ex-voto et incessamment visitées par de nombreux pèlerins.

1. Qui n'a présents à la mémoire les vers humoristiques des deux joyeux poètes sur la forteresse alors déjà déclassée comme place de guerre :

« C'est Notre-Dame-de-la-Garde,
Gouvernement commode et beau,
A qui suffit pour toute garde
Un Suisse, avec sa hallebarde,
Peint sur la porte du château. »

Jamais situation n'a été mieux choisie et ne se trouve en plus parfaite harmonie avec le vocable d'un pèlerinage.

Le clocher, surmonté d'une statue de la Vierge, domine (à cause de l'élévation de la montagne) une hauteur de plus de 170 mètres et, de sa galerie supérieure, permet d'embrasser la vue de Marseille tout entière, de sa rade, de ses îles, jusqu'à la pleine mer, par delà l'îlot du Planier.

Les navires arrivant du large découvrent d'abord la blanche statue, et c'est elle encore qui reste visible à l'horizon quand, depuis longtemps, la terre a disparu derrière la masse bleue des flots!

C'est ici, également, que nous allons prendre congé de Marseille.

Non que nous puissions nous flatter d'avoir étudié tout ce que ses annales offrent d'intéressant. Là n'était pas notre tâche : à peine nous est-il permis d'effleurer ces questions.

Car, le *Littoral de la France* a surtout pour but de se consacrer à notre marine militaire et marchande, d'en faire mieux connaître l'état présent, de dire les projets, les travaux destinés à son amélioration, et en même temps les espérances qui peuvent être fondées sur son avenir.

Ces travaux, ces projets, nous les connaissons maintenant pour tout ce qui concerne Marseille.

Ces espérances, nous les emportons vivaces en notre âme. La belle ville n'est-elle pas plus jeune que jamais? Ne déploie-t-elle pas une activité infatigable? Ne recherche-t-elle pas avec ardeur les moyens d'assurer cette prospérité merveilleuse qui, à travers les siècles, lui est restée fidèle?

Elle ne lui fera pas davantage défaut, maintenant, car le pays entier souffrirait de son amoindrissement, et il est bien temps que nos souffrances s'allègent, si elles ne peuvent prendre fin!

Pour y arriver, travaillons sans relâche : la fermeté, l'énergie, une patiente vigilance déjoueront les efforts de nos rivaux.

Sur cet espoir, nous te disons adieu, Marseille, et dans ton atmosphère lumineuse, dans la splendeur de ton golfe, dans le murmure animé de tes foules, il nous semble que brille, plus rayonnante, ta robuste et fière beauté.

Adieu! Tu gardes jalousement ta couronne de reine de la mer, mais qui donc te l'enlèverait si, de plus en plus unie à notre chère Patrie, tu travailles pour elle, tout en songeant à toi!

CHAPITRE VIII

AIX EN PROVENCE.

Ce n'est pas nous éloigner de notre but que de nous souvenir du rôle assigné à Aix dans l'administration politique et judiciaire provençale. Cette dernière question, surtout, intéressait particulièrement la marine mar-



Armes d'Aix

seillaise, puisque beaucoup des causes graves où elle pouvait se trouver impliquée venaient, soit directement, soit en appel, devant la juridiction aixoise.

En effet, avant la création des *tribunaux mixtes* en Égypte, en Tunisie et

dans les Échelles du Levant. la cour d'Aix « connaissait » des conflits où étaient engagés nos nationaux, ainsi que les étrangers protégés par nos consulats. Ces étrangers étaient nombreux, par la raison que notre influence dominant alors en Orient, notre protection recherchée rendait inutile, pour plusieurs nations, l'établissement de représentants particuliers.

Il en résultait que les causes criminelles « instruites » par nos consuls venaient directement devant la cour d'Aix; quant aux causes civiles, correctionnelles et commerciales, elles y venaient seulement en appel.

Maintenant, l'administration judiciaire tunisienne est rattachée à la cour d'Alger; d'autre part, la création des *tribunaux mixtes*, s'ajoutant à celle de nombreux consulats étrangers, notre protection n'est plus recherchée comme autrefois et, par suite, le nombre des affaires portées devant la cour d'Aix a diminué.

Mais il était bon de rappeler le passé, puisque, nous l'avons vu, le commerce et l'influence de la France en Orient, étant tout particulièrement la chose propre de Marseille, rayonnaient sur Aix.

Enfin, sur le territoire de l'ancienne capitale de la Provence, nous trouverons un autre sujet de ne pas désespérer de notre initiative, en ce qui concerne nos ressources nationales.

Aussi nous rendons-nous directement à Aix, sans arrêt aux stations intermédiaires, puisque le retour vers la mer nous obligera à plus d'une étape intéressante.

Longtemps avant que les Romains songeassent à fonder une colonie à Aix, des tribus gauloises et celtiques avaient apprécié les vertus curatives des sources thermales jaillissant au pied de la colline d'Entremont. Des fouilles ont prouvé l'existence de la ville antique.

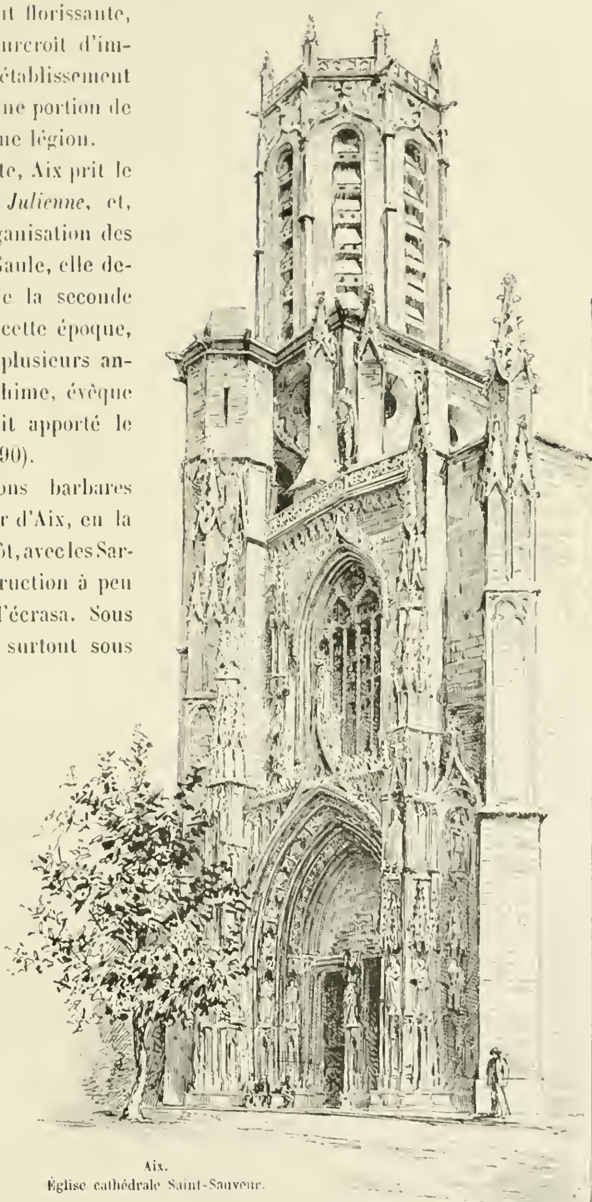
Cent vingt-deux ans avant Jésus-Christ, le consul Caïus Sextius Calvinus, chargé de soumettre les populations de cette partie de la Gaule, n'eut garde de négliger les sources et créa autour d'elles un nouveau centre habité, qui fut dénommé : « Eaux de Sextius », *Aquæ Sextiæ*.

Vingt ans plus tard, la victoire de Marius sur les Teutons, remportée près d'Aix (dans la plaine qui reçut alors le nom de *Campi Putridi*, traduit par le mot moderne de Pourrières), contribua à faire connaître la nouvelle ville.

Promptement florissante, elle reçut un surcroît d'importance par l'établissement qu'y fit César d'une portion de sa vingt-cinquième légion.

Avec Auguste, Aix prit le rang de *colonie Julienne*, et, enfin, dans l'organisation des provinces de la Gaule, elle devint chef-lieu de la seconde Narbonnaise. A cette époque, et déjà depuis plusieurs années, saint Trophime, évêque d'Arles, lui avait apporté le christianisme (290).

Les invasions barbares arrêtèrent l'essor d'Aix, en la ruinant, et bientôt, avec les Sarrasins, une destruction à peu près complète l'écrasa. Sous Lothaire, mais surtout sous Boson, qui, si hardiment, créa le royaume d'Arles[1], elle renaquit de ses désastres et réorganisa, d'après les traditions romaines, son régime municipal, avec cette cir



Aix.
Église cathédrale Saint-Sauveur.

1. Voir, cinquième volume, *côtes Languedociennes*.

constance que l'évêque prenait, ou plutôt conservait, car il en était en possession depuis longtemps, le titre de « défenseur de la cité ».

Cependant, la position d'Aix, au milieu d'une campagne alors fertile, pittoresque et, de plus, offrant de grandes facilités pour la défense du pays, appela l'attention des comtes de Provence, qui y fixèrent leur cour.

La ville devenait ainsi capitale de la province entière. Sa fortune comme sa renommée grandirent aussitôt et devaient croître encore, par suite de la prédilection que les diverses maisons comtales lui prouvèrent. Le douzième siècle fut tout particulièrement brillant pour Aix. Raymond-Bérenger II, comte de Barcelone, était parvenu à se rendre maître de la Provence entière, mais il mourait sans héritier, et sa veuve ayant épousé le comte de Toulouse, une nouvelle guerre allait désoler le pays, car Alphonse Ier, roi d'Aragon, entendait faire respecter ses droits.

Un accord intervint, et la maison de Barcelone-Aragon commença la célèbre période d'où, belle, entraînante, devait naître la poésie provençale, à la langue sonore, fille gracieuse du latin désappris, mais non complètement oublié.

Aix, en sa qualité de capitale, fut le centre de cette transformation.

Il n'entre pas dans le cadre du *Littoral de la France* d'étudier ce merveilleux épanouissement littéraire, de discuter sur la supériorité respective du *planh*, du *sirvente*, de la *nova*, de l'*épître*, du *tenson*, de la *ballade*, de la *sixtine*, du *roman* et de nombre d'autres compositions des troubadours provençaux.

Il nous faut également résister au plaisir d'assister aux subtiles décisions de tribunaux poétiques connus sous le nom de « Cours d'amour »; mais, au passage, nous saluons toutes ces manifestations de l'esprit, qui effaçaient les derniers vestiges de la barbarie et préparaient une forte culture intellectuelle.

Tant de bonheur tranquille ne pouvait durer. Raymond-Bérenger IV ne laissait que deux filles : Marguerite, épouse du roi de France, Louis IX, et Béatrix, qui, par les soins de Romée de Villeneuve, épousa le frère du roi, Charles, comte d'Anjou (1245).

Nous ne reviendrons pas sur les malheurs que la conquête du royaume des Deux-Siciles par Charles fit fondre sur la Provence, dont les habitants n'aimèrent jamais le nouveau seigneur, homme au caractère sombre, taciturne et facilement entraîné vers la cruauté.

Néanmoins, nous le savons aussi, la Provence lui fut fidèle et conserva cette fidélité à sa race, héritière du regretté Raymond-Bérenger IV.

Aix, qui plus tard devait se montrer si facilement oublieuse de ses devoirs envers la couronne, repoussa de toutes ses forces les prétentions de la maison d'Aragon, rivale de Charles, et porta secours à Marseille, assiégée par le monarque espagnol. Elle en fut récompensée par le droit d'allier son blason au blason des comtes d'Anjou, en style héraldique : « d'écarteler les armes d'*Anjou*, de *Sicile* et de *Jérusalem* ».

Charles le Boiteux, fils de Charles d'Anjou, Robert, son petit-fils, Jeanne, son arrière-petite-fille, reçurent les mêmes témoignages de dévouement, quoique la malheureuse question de la possession du royaume de Naples fût une cause de terribles secousses pour la Provence.

Même le prince qui devait recevoir et mérita si bien le surnom de « bon roi », René d'Anjou, ne put résister, d'abord, à l'espoir ambitieux au devant duquel on le poussait; mais, bientôt, instruit par l'adversité et suivant d'ailleurs ses goûts naturels, il se borna à sagement administrer les provinces que ses adversaires n'avaient pu lui enlever. Il choisit Aix pour sa résidence.

La ville ne l'a pas oublié; elle lui a élevé une statue en marbre, et dans la base du socle elle a renfermé une médaille portant la légende suivante : « Au bon roi René, dont la mémoire sera toujours chère aux Provençaux. 1859. »

Aix était, au quinzième siècle, en possession de libertés étendues : elle avait une université (fondée en 1409), un conseil municipal élu tous les deux ans, et trois syndics renouvelés chaque année. Ils gouvernaient la ville de concert avec l'évêque, élevé alors au titre de métropolitain. La seule énumération des libertés et franchises du conseil, ainsi que celle des droits de la cour judiciaire, seraient presque interminables. Aussi comprend-on la solennité de la séance des états du pays de Provence, tenus à Aix dans le mois d'août 1486 et délibérant :

... de se donner d'un cœur franc au roi de France, et de le supplier de les recevoir en bons et fidèles sujets, les laissant vivre dans leurs statuts, coutumes, libertés et privilèges, avec assurance de n'être jamais désunis et séparés de la royale couronne, à laquelle ils prétendaient être inséparablement attachés et unis, non comme accessoire à son principal, mais principalement et séparément du reste du royaume, et ce, en vertu et conformément à la dernière disposition de leur dernier comte, Charles d'Anjou et du Maine (héritier de René d'Anjou).

Comme son père, promettant de respecter les libertés provençales, Charles VIII, à son tour, *jura, en bonne foi et promesse de roi*, de respecter le testament du dernier comte. D'ailleurs, tout occupé de la conquête

du royaume de Naples, le jeune souverain ne songea pas à retirer ses promesses.

Avec Louis XII les choses changent. Un parlement est établi; il se compose de onze conseillers et d'un président, qui, chose bizarre, n'est autre que le sénéchal même de la province (1502).

Cette dualité de pouvoirs parut, avec raison, excessive à François Ier, qui déchargea le sénéchal d'une telle responsabilité.

De tristes souvenirs se mêlent ensuite à l'histoire d'Aix. On voit un de ses consuls rendre la ville dès la première sommation du connétable de Bourbon, traître à son pays et à son roi.

François prononça la peine de la décapitation contre Honoré Pujet, le consul pusillamine, et enleva à ses collègues le majestueux chaperon, avec la solennelle robe rouge, supprima le juge-mage, dont le pouvoir était à peu près discrétionnaire, et décida que les fonctions des consuls seraient confiées à trois personnages, choisis : les deux premiers dans les rangs de la noblesse, et le troisième parmi les bourgeois (1535).

Un an plus tard, François, stimulé par la marche de l'armée de Charles-Quint en Provence et redoutant, avec raison, soit une nouvelle défection de la ville d'Aix, soit le solide établissement de son rival dans la cité, en fit détruire les murailles et prit pour otages le parlement tout entier, ainsi que les principaux bourgeois.

Cela n'empêcha pas Charles-Quint de se donner l'orgueilleuse satisfaction d'un couronnement solennel à Aix, en qualité de « roi d'Arles et de Provence », et, pour accentuer sa prise de possession, de bouleverser l'administration séculaire de la ville.

La vanité du monarque, plus que ses intérêts réels, trouva son compte à ces mesures, puisque le nouveau « royaume » croula, à peine constitué.

Par un contraste étrange, le seizième siècle devait marquer à Aix deux périodes très différentes. Son université fut complétée par l'établissement de deux chaires de droit et de médecine; quant au parlement, il avait recouvré son prestige. Pourtant, Charles IX le supprima, et le voyage du roi à Aix (1564) ne changea rien à ses décisions. Peu après, néanmoins, la réflexion se fit jour, et le parlement siégea de nouveau en triomphe.

En même temps et par malheur, les guerres civiles ensanglantèrent trop souvent la cité, où la Ligue régna en maîtresse.

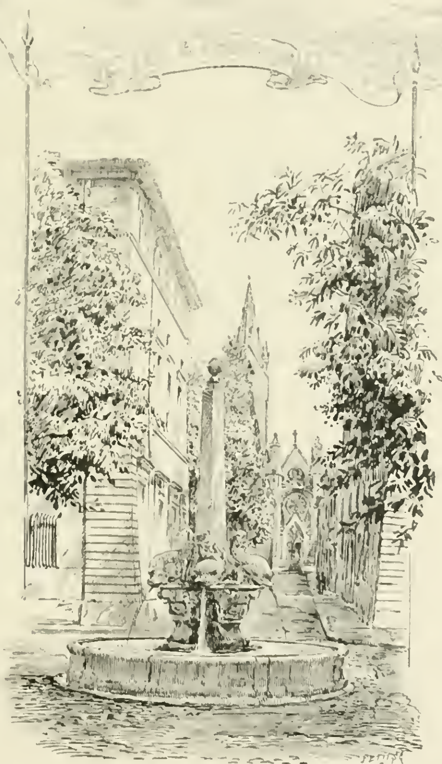
Le siège d'Aix, par d'Épernon, lieutenant de Henri IV, fut signalé par de tristes désordres. La conversion du roi rendit le calme, et ce fut avec de

grandes démonstrations de joie que la ville reçut (1600) Marie de Médicis,



arrivant de Marseille, pour se diriger vers Lyon, où elle allait épouser Henri.

Peu après (1603), l'Université reçut un éclat nouveau, par suite de sa réorganisation, qui la dota de chaires diverses, et il y avait déjà quelque temps que la gloire de MALHERBE donnait à Aix une sorte de réminiscence de la célèbre et brillante période où, chez elle, s'épanouissaient les noms de poètes, que la Provence répétait avec une enthousiaste admiration.



Aix. — Fontaine des Quatre-Dauphins et église Saint-Jean.

Arrêtons-nous à cette époque heureuse; aussi bien, ensuite, nous n'assisterions qu'à des luttes intestines, à peine interrompues lors du voyage de Louis XIV (1660), qui publia à Aix le traité des Pyrénées. Dans ces luttes, le parlement fut souvent au premier rang. Le parlement

avait succédé à la célèbre *cour d'Aix*, renfermant dans son ensemble une juridiction suprême : le tribunal du juge-mage; une *cour des comptes*, avec ses *maîtres rationaux*, ses *archivaires*, ses scribes, ses greffiers; une *cour de justice*, dénommée : *conseil éminent*, dont faisaient partie, entre autres, le juge-mage et le sénéchal de la Provence.

Cette organisation avait été modifiée par Louis XII, mais il restait encore des droits importants à la grande assemblée aixoise. Le plus remarquable était le *droit d'annexe*, autrement dit le privilège de promulguer les ordres, décisions et écrits émanant du Saint-Siège, ou d'en refuser la publicité en Provence.

Les débats qui en résultèrent furent nombreux, mais nous éloigneraient trop de notre but. Il nous suffira de constater que les derniers éléments de la *Constitution provençale* furent toujours soutenus avec énergie par les membres les plus distingués du corps judiciaire d'Aix. Leur suprême défenseur fut Pascalis, mort en décembre 1790, victime d'un meurtre[1].

Dans le nouveau mode de division territoriale adopté par l'Assemblée constituante, la ville reçut le titre de chef-lieu du département des Bouches-du-Rhône. titre revendiqué, peu après, et obtenu par Marseille. Mais, de son ancienne importance, Aix garde encore le reflet. Sa cour d'appel est estimée des jurisconsultes; son académie a succédé, non sans gloire, à la vieille université et possède une faculté de théologie, une faculté des lettres, une faculté et une école de droit, enfin un lycée, tous très suivis. Les sociétés savantes y sont nombreuses; le siège archiépiscopal n'a pas moins de six suffragants, parmi lesquels le siège de Marseille.

La troisième école des arts et métiers de France y est établie. Aix, en outre, possède une sous-préfecture et un tribunal de commerce.

Ses sources thermales n'ont rien perdu de leurs qualités autrefois si renommées; elles seraient encore des plus appréciées, si nombre d'autres eaux n'étaient prônées à tort et à travers.

Aix peut donc, au fond, se regarder comme favorisée. Elle offre, d'ailleurs, un véritable attrait, avec ses vieux quartiers aux rues tortueuses, mal bâties, dont plusieurs sont tellement obscures que les rayons du soleil du Midi ne peuvent parvenir à pénétrer dans leurs boutiques; mais, aussi, y rencontre-t-on beaucoup de maisons intéressantes et d'hôtels superbes, autant que majes-

1. Ce ne sont pas quelques lignes qu'il faudrait pour effleurer, même très sommairement, une telle question sortant si complètement de notre cadre. Mais nous renvoyons nos lecteurs à l'excellent livre, publié par M. Charles de Ribbe, sur : *Pascalis et la fin de la Constitution provençale*, étude nette, sobre et autorisée du plus vif intérêt.

tueux, bâtis par la noblesse de robe ou d'épée, toujours nombreuse ici. Les promenades sont vraiment belles, la campagne pittoresque; mais, si l'étude attire davantage, une bibliothèque fort riche répond à toutes les exigences.

C'est dans la cour de l'hôtel de ville, conduisant à la bibliothèque, qu'a été élevée à Mirabeau une statue d'assez belle allure. En tout cas, elle contraste heureusement avec le monument occupant un palier de l'escalier principal, monument érigé à la mémoire du duc de Villars, gouverneur de Provence, qui lui doit la fondation de plusieurs établissements utiles. Rien d'étrange comme cette statue costumée à la romaine et coiffée d'une perruque Louis XIV, avec pose de pieds et de mains à la mode du grand roi!



Aix. — La halle aux grains.

Aix possède un pendant à cette œuvre : le bizarre *ex-voto* dédié « A l'équité de la ville » par Joseph See, qui jugea convenable d'adjoindre des divinités mythologiques à l'effigie *casquée* de la cité.

On ne saurait dire que la capitale du bon roi René soit d'aspect gai. Son abord est même plutôt un peu morne; mais l'impression première s'efface vite, car chez elle, peut-être mieux que partout ailleurs en Provence, les souvenirs du passé se réveillent en foule.

La vie y était véritablement patriarcale, et elle nous apparaît dans simplicité, non sans grandeur, conservée par le *Livre de Raison*, ou livre de famille, sorte de procès-verbal de l'existence domestique, commencé par un aïeul, puis continué avec respect par le fils aîné et ses descendants.

On a retrouvé un de ces livres, remontant au delà du règne de Charles d'Anjou, frère de Saint Louis (XIIIe siècle). Nous avons pu en feuilleter un, commencé en 1447 par Job Deydier[1] et soigneusement poursuivi par la famille

1. Il appartient à M. Ch. de Ribbe, qui le publiera probablement, comme, déjà, il en a publié un autre.

Quelle mine de riches documents! Tout s'y trouve, pour ainsi dire, des choses qui occupèrent la famille, aussi bien que le pays.

On sait également que le roi René, poète de grande imagination, n'oubliant rien de ce qui pouvait plaire à son peuple, institua des fêtes et des jeux et remit en honneur plusieurs solennités populaires : à Tarascon, la fameuse promenade de la *Tarasque*, traduction vivante de la légende de sainte Marthe; à Aix, la célèbre procession de la Fête-Dieu, dans laquelle chaque groupe d'anges, d'apôtres, de disciples, était accompagné de deux musiciens. Aussi, partout retentissaient le tambourin et le galoubet.

La fête de la reine de Saba sortit également de l'imagination du bon roi. L'usage consacrait encore les *Valentins* et les *Valentines;* ce dernier nom était fréquemment donné à une beauté reconnue. Le *roi de la fève* était désigné en grande cérémonie, et l'on recherchait les fameux gâteaux que les Marseillais nomment *poumpos*. Le premier dimanche de carême était célébré par la fête des *brandons* et, naturellement, Aix, ville judiciaire, ne pouvait manquer d'avoir un *roi de la basoche*.

Quant à la « jeunesse », elle avait son *abbé*, et, d'ailleurs, ne manquait pas de sujets de distraction, car elle pouvait choisir entre la *danse des olivettes*, où les acteurs devaient être habillés en Romains, les *Morisques*, et la *danse des épées*, souvenirs de l'occupation sarrasine. Il y avait, de plus, les *bergères*, les *jarretières*, la *cordelle*.

Dans la première, on filait une quenouille et l'on dévidait des fuseaux; dans la seconde, hommes et femmes tenaient de chaque main le bout d'une jarretière, qu'il leur fallait nouer et dénouer avec grâce autour d'eux; dans la troisième, on s'emparait de longues tresses de couleur, fixées au bout d'une perche; elles servaient à marquer nombre de figures subordonnées à l'agilité ou à l'imagination des acteurs.

De tous ces jeux, il ne subsiste plus guère que la *falandoulo*, nommée à tort *farandole*, danse emportant souvent tout un village au milieu des replis multiples inventés par le protagoniste choisi. Non sans apparence de raison, on a voulu que la falandoulo fût une réminiscence des danses grecques, instituées par Thésée, pour célébrer sa sortie du Labyrinthe et sa victoire sur le Minotaure.

Quoi qu'il en puisse être, ce souvenir, comme tous les autres, n'existera bientôt plus que dans les traditions des vieillards. La Provence y perdra la meilleure part de son originalité native, de sa pittoresque physionomie.

Ce qu'elle ne perdra pas, c'est son amour pour la France, bien que plus

d'une fâcheuse interprétation de ses aspirations ait tenté de se faire jour. Si la Provence n'avait au cœur ce véritable sentiment patriotique, eût-elle célébré, comme elle l'a fait, l'anniversaire de sa réunion à la France?

Aix a vu cette solennité; Aix, la capitale provençale, la pépinière des anciens troubadours, a entendu les modernes *félibres* proclamer leur attachement pour la langue sonore qu'ils emploient si bien et qu'ils veulent arracher à l'oubli, à la mort.



Environs d'Aix. — Le Paradou, près Roquefavour.

Cet attachement, nous le comprenons, nous qui avons revendiqué le droit à l'existence pour un autre langage, plus vénérable encore par son antiquité et, peut-être, par les monuments qu'il a produits, bien que l'ensemble de son œuvre soit *beaucoup moins vanté, surtout moins connu!*

Nous l'avons dit du breton et nous le répétons du provençal : « le repousser, c'est prouver que l'on ignore tout de lui et avancer que les chefs-d'œuvre qu'il a produits ne valent pas l'attention donnée à un château croulant, à une église en ruines, à un camp romain enseveli sous l'herbe! »

« Rien de ce qui a contribué à faire la France grande et forte ne

devrait être proscrit. Le génie du pays n'est-il donc plus formé du génie particulier à chacune de ses provinces[1]? »

Le poète provençal veut chanter *en* provençal, mais il sait agir en patriote, et cela suffit. Aix est toujours sa capitale, la cité où il viendra, en quelque sorte, chercher sa consécration dans des cours poétiques, rappelant celles de jadis. Aix y gagne un regain de notoriété, sans, néanmoins, se confiner dans le passé, loin de là!

Saluons, à notre tour, la ville célèbre, qui a joué un rôle si important pour la Provence, rappelons quelques-uns des noms donnés par elle à la France, puis nous nous réjouirons de la place que l'une de ses richesses naturelles lui assigne, en ce qui concerne l'avenir de notre marine.

Ainsi se trouvera justifié, comme nous l'avons dit, le long détour que nous venons de faire.

1. Voir, second volume, pages 301 et suivantes.



Aïoli.

CHAPITRE IX

LES HOMMES CÉLÈBRES D'AIX.

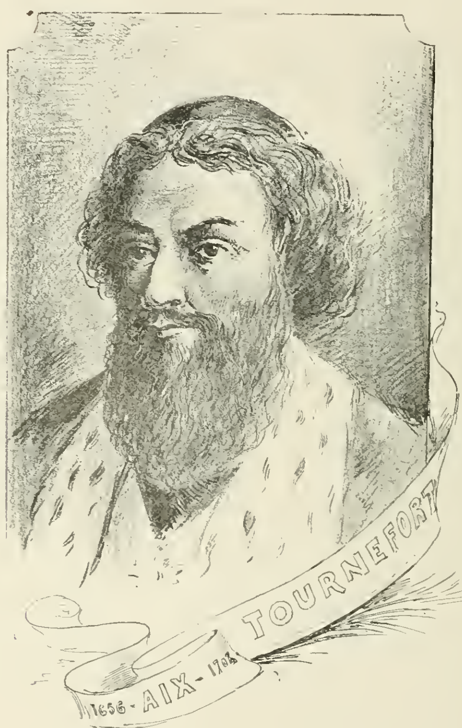
La Provence peut être justement fière du grand nombre d'hommes illustres qu'elle a produits, et pour sa part la vieille cité d'Aix revendique plusieurs de ces noms, rayonnant au premier rang dans les lettres, dans les arts, dans les sciences.

Joseph Pitton de Tournefort entra tout jeune à l'école de médecine de sa ville natale, mais il se laissa vite emporter par son penchant pour la botanique.

La flore du Dauphiné, de la Savoie, du Roussillon, celle de l'Espagne, du Portugal, de l'Angleterre, lui avaient déjà permis de classer les plus intéressantes observations et lui avaient fourni un magnifique herbier, lorsqu'il obtint de Louis XIV une mission scientifique en Orient. Avec zèle, Tournefort explora la Turquie d'Europe, l'île de Candie, la Géorgie, l'Arménie. Au retour, une chaire de professeur de botanique au Jardin du Roi[1] lui fut confiée. Il occupa aussi une chaire de professeur de médecine au Collège de France. Mais le grand titre de Tournefort, c'est le progrès qu'il fit faire à l'étude de la botanique; sa classification a pu être modifiée, elle n'en est pas moins très logique et fondée sur l'observation de ces deux parties vitales de la plante : la fleur et le fruit. Le grand botaniste suédois Linné ne s'y trompa pas et respecta plusieurs des principes que le savant français avait formulés. Tournefort mourut en 1708, à peine âgé de cinquante-deux ans, et alors que la science pouvait encore attendre de lui beaucoup d'excellents travaux.

1. Le futur Jardin des Plantes de Paris.

Michel Adanson (1727-1806) était d'une famille originaire d'Écosse, comme l'indique son nom, mais son génie fut bien français et il se montra le digne émule de son compatriote Tournefort. Épris d'histoire naturelle, on le vit, jeune homme de vingt et un ans, partir pour le Sénégal, pays encore à peu près inconnu. Bravant un climat terrible, il y resta cinq années

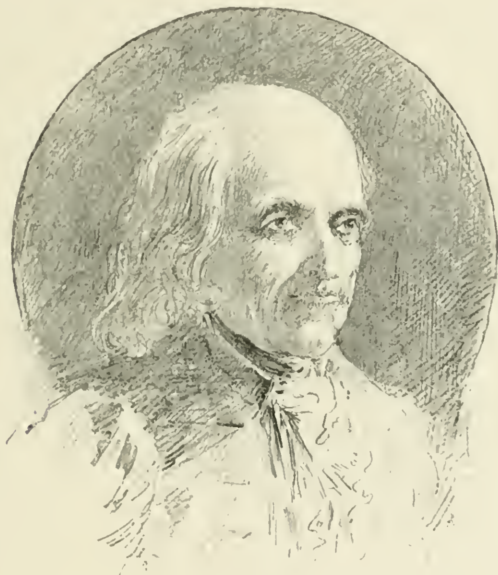


entières, amassant de merveilleux matériaux, tellement nombreux, tellement importants, qu'il dut renoncer à les classer tous et à donner une relation complète de son voyage. C'est de lui que le baobab, ce géant du règne végétal, prit le nom d'*Adansonia*.

Une réputation aussi glorieusement acquise valut à Adanson son entrée à l'Académie des sciences. Infatigable, il se promettait d'écrire une magnifique encyclopédie englobant tous les êtres; mais les secousses de la fin du dernier siècle ne lui permirent pas de poursuivre son plan. En bota-

nique, Adanson combattit Linné; son bel ouvrage, *les Familles des plantes*, est un véritable monument auquel, depuis, on a emprunté des théories que l'auteur n'eut pas la joie de voir triompher.

Amédée Jaubert ne fut pas seulement un orientaliste des plus érudits, un savant et un professeur de langues orientales des plus réputés, il mit encore la science au profit de l'industrie nationale. C'est à lui que la



Adanson

fabrication des étoffes, dites « cachemires », doit tous ses progrès, car Jaubert fournit la matière première dont elle avait besoin, en introduisant en France la race de chèvres à la toison desquelles les Hindous empruntent une laine si fine, si brillante, si résistante. Les relations des voyages de Jaubert sont extrêmement intéressantes (1779-1847).

Aix brille dans la marine française, avec le nom de Joseph-Antoine Bruni d'Entrecasteaux. Fils d'un président au Parlement de Provence, le futur explorateur, sortant à peine de l'enfance, fut placé sous les ordres de

son parent, le bailli de Suffren, et se distingua si bien et si souvent qu'il obtint le commandement des forces navales françaises dans l'Inde; un peu plus tard, il était nommé gouverneur de cette magnifique île de France *conquise* depuis (1810), ainsi que beaucoup d'autres, à la faveur de nos désastres, par les Anglais.

En 1791, d'Entrecasteaux fut envoyé à la recherche de La Pérouse; il devait, de plus, continuer la mission dont ce dernier avait été chargé. L'intrépide marin ne put remplir qu'une partie de ces ordres. Il ne retrouva pas, malgré des efforts inouïs, le lieu du naufrage de l'*Astrolabe* et de la *Boussole*[1]; en revanche, il explora une immense portion des terres océaniennes : entre autres la Nouvelle-Calédonie, la Nouvelle-Hollande et la Tasmanie. Un canal, dans ce dernier pays, a conservé son nom. Épuisé de fatigue, d'Entrecasteaux mourut en mer, devant Java, où il se rendait (1740-1793).

Il semble qu'il ait été dans la destinée d'Aix de se trouver mêlée à deux des mouvements littéraires les plus importants de notre histoire intellectuelle.

A la cour de ses comtes fleurirent les plus admirés des poètes provençaux, et la fin du seizième siècle, puis les premières années du dix-septième, virent former chez elle la gloire du restaurateur de la poésie française.

François de Malherbe, nous le savons, était né à Caen en 1555[2]; mais, attaché au prince Henri d'Angoulême, gouverneur de la Provence, il le suivit à Aix, où bientôt il fixa sa résidence, par suite de son mariage avec la fille de Coriolis, président du Parlement. Sa maison devint le rendez-vous des lettrés et des savants, et son nom ne peut, par suite, être séparé de celui de la capitale provençale.

Charles Dupérier, que Ménage sacra *Prince des poètes lyriques* (prince bien oublié de nos jours), était neveu de François Dupérier, celui-là même qui, au milieu du deuil causé par la mort de sa fille, reçut l'ode célèbre, dont l'impérissable beauté suffirait à préserver de l'oubli le nom de Malherbe.

David-Augustin de Brueys eut plus d'un franc succès au théâtre, et son *Avocat Pathelin*[3], adaptation aussi ingénieuse que spirituelle d'un fabliau du

1. Les deux navires de La Pérouse.
2. Voir, premier volume, page 386.
3. Comédie écrite en collaboration avec Bigot de Palaprat, son ami. La liaison amicale et inébranlable des deux écrivains a fourni à Étienne le sujet d'une jolie comédie.

moyen âge, mérite qu'on lui garde une place honorable parmi nos poètes comiques (1640-1725).

Luc de Clapiers, marquis de Vauvenargues, a porté bien haut dans le monde littéraire ce dernier nom, et pourtant il mourut à peine âgé de trente-deux ans (1715-1747)[1]. L'élégance de son style et, parfois, la profondeur de sa pensée lui ont donné une place au premier rang des meilleurs écrivains de son siècle.



Mignet.

Galart de Montjoie compte parmi les historiens provençaux, mais il a été et est encore très discuté, par cette raison que ses travaux ne portent pas la marque de l'impartialité qui doit guider l'écrivain, lorsqu'il juge les hommes et une époque (1750-1816).

Faurès de Saint-Vincent et son fils Alexis ont publié de très intéressants travaux sur la Provence.

François-Auguste-Marie Mignet (né en 1796) a été un infatigable et savant

1. Il faisait partie, en qualité de capitaine, de l'armée commandée par le maréchal de Belle-Isle, lors de la guerre de la succession d'Autriche. Vauvenargues mourut épuisé des suites des fatigues endurées pendant la belle retraite de Prague. Il avait dû quitter le service à vingt-huit ans.

historien. Mais il vient presque de disparaître, et le temps seul peut consacrer définitivement le mérite du distingué collaborateur de l'Académie des sciences morales et politiques et de l'apprécié membre de l'Académie française. On



Portalis.

sait que Mignet fut l'ami intime d'Adolphe Thiers, que tous deux furent reçus avocats le même jour, qu'ils suivirent ensemble, pendant près de deux ans, la même carrière, enfin, qu'ils entrèrent encore ensemble dans la vie littéraire et demeurèrent toujours affectueusement unis.

Aix, jadis siège d'une cour renommée, puis d'un Parlement célèbre, ne pouvait pas ne point compter de jurisconsultes des plus estimés.

Né en 1580, mort en 1659, Charles-Annibal Fabrot fut un professeur de droit et un avocat de si grand mérite que le chancelier Séguier et plusieurs autres célébrités judiciaires du temps finirent par l'attirer à Paris. Fabrot ne trompa pas l'attente de ses admirateurs et publia un grand nombre de fort bons travaux relatifs à sa profession.



Mirabeau. D'après une gravure du temps.

Étienne Portalis, né au Beausset, fut un des avocats les plus distingués du Parlement d'Aix. Il se fit remarquer dans ses plaidoiries contre deux adversaires redoutables, Beaumarchais et Mirabeau. Ses travaux lui obtinrent d'être placé à la tête de l'administration de la Provence, puis il faillit périr pendant la Révolution. Personne n'ignore la grande part due à Portalis dans la rédaction du Code civil, ni ses négociations pour le Concordat. Au milieu de sa carrière politique, il trouva le temps de s'adonner aux lettres et fut reçu membre de l'Académie française. Ses écrits lui ont survécu, car ils sont,

comme le fut sa conduite, pleins de sens droit et d'une philanthropie sincère (1745-1807).

Nous venons d'écrire le nom de Mirabeau.... Il semble encore retentir dans la ville entière, ce nom, lié à la chute de la monarchie et aux grands événements qui en furent la suite ! Gabriel-Honoré Riquetti, comte de Mirabeau, n'était pas enfant d'Aix, mais il sortait d'une famille provençale, originaire d'Italie et fixée à Marseille depuis longtemps. Nous n'avons pas à retracer l'existence agitée de l'orateur fougueux, du diplomate et du tribun ; nous



Peyron.

pouvons nous borner à dire qu'Aix le choisit pour représentant aux États Généraux. Le reste de sa vie politique appartient à l'Histoire, qui seule pourra, avec impartialité, juger son rôle, scruter sa conscience et désigner la place qu'il doit occuper au milieu des hommes célèbres français.

Joseph Lieutaud a donné à Aix un autre genre d'illustration. Après avoir étudié la médecine dans sa ville natale et à Montpellier, il professa surtout la botanique, car son scepticisme médical était grand. Plus tard, Lieutaud partit pour Paris et y obtint la place de médecin des Enfants de France, d'abord, puis celle de médecin de Louis XVI. Les historiens provençaux représentent le célèbre docteur comme ayant inoculé la vaccine au roi, qui voulait ainsi encourager une découverte (*française*, quoi qu'on ait dit) d'une si grande portée

humanitaire. Devenu membre de l'Académie des sciences, Lieutaud a laissé plusieurs ouvrages spéciaux, entre autres un *Précis de médecine pratique* (1703-1780).

Parmi les artistes, la cité provençale compte des noms glorieux.



Granet.

L'aîné des Van Loo, celui que la renommée a tout particulièrement sacré, Jean-Baptiste, naquit en 1684, à Aix, d'une famille hollandaise établie en France. Il hérita de son père et de son aïeul d'un goût très vif pour la peinture. Sa célébrité ne fut pas au-dessus de son talent ; plusieurs de ses tableaux historiques restent fort admirés et, parmi ses portraits, quelques-uns sont de véritables modèles, comme le portrait de Louis XV, ainsi que celui de Marie

Leczinska, toile si caractéristique, et celui d'une touche si spirituelle, consacré à la marquise de Prie (1684-1745).

François Peyron a été un précurseur, et c'est trop souvent le sort des précurseurs de se voir oubliés dans le rayonnement de la gloire de leurs disciples. On se rappelle beaucoup plus de Peyron, comme directeur de la manufacture des Gobelins, que comme peintre de la *Mort de Socrate*, de la *Mort de Sénèque*, de *Persée aux pieds de Paul-Émile*, ou comme le savant élève de Poussin et le



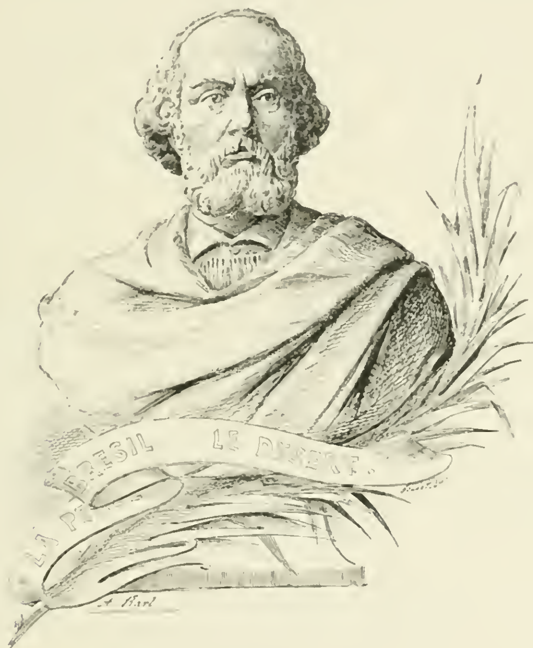
Emeric David.

premier pionnier de la réforme si brillamment accomplie par le baron Gérard (1744-1815).

Quel nouveau et bel exemple d'intelligente persévérance offre la carrière de François-Marius Granet ! Fils d'un maître maçon, il sentait en lui un invincible penchant pour la peinture artistique et, ne pouvant mieux faire, il occupait à Toulon l'emploi de peintre de vaisseaux. Un ami généreux, le comte de Forbin, le tira de cette humble situation et conquit à l'art français une gloire de plus, gloire souvent comparée, non sans raison, à celle de Rembrandt, car Granet a poussé jusqu'aux dernières limites la science des effets de lumière. En même temps, il sut toujours garder à ses compositions un caractère élevé qui les place au rang de la meilleure peinture d'histoire.

Sa *Communion dans les catacombes* est un véritable poème touchant et saisissant à la fois, justifiant l'épithète d' « excellents » donnée à ses ouvrages. Granet fut membre de l'Académie des beaux-arts, qui s'honora par ce choix. Né en 1775, il mourut en 1849.

Aymeric ou Emeric David, savant avocat d'Aix, où il naquit en 1755, se consacra bientôt entièrement aux lettres et, en quelque sorte, aux arts, puisqu'il



Félicien David (d'après le buste de Truphème).

écrivit une *Histoire de la peinture au moyen âge* et une *Histoire de la sculpture française*. Il écrivit également l'éloge de Poussin et de Puget. Ses recherches curieuses sur les mythes païens lui ouvrirent les portes de l'Académie des inscriptions, où il siégea pendant vingt-trois ans. Sa mort arriva en 1839.

Par une coïncidence que l'on ne peut s'empêcher de remarquer, un autre homme célèbre du nom de David se trouve mêlé à l'histoire d'Aix, bien que, par sa naissance (arrivée le 3 avril 1810), il appartienne au Comtat Venaissin. Tout jeune, le futur compositeur du *Désert*, alors enfant de chœur à la cathédrale,

captiva l'attention de la ville par ses aptitudes musicales. Pendant un moment, Félicien David dut renoncer à ses espérances artistiques, mais il y revint promptement et obtint la maîtrise de la chapelle à l'église où il avait débuté avec tant de succès.

Il serait presque puéril de louer l'originalité et le charme de ce musicien qui, véritablement, sut peindre même le silence dans l'immortelle symphonie où passent si vibrantes, si fraîches, si colorées les scènes de la vie orientale ! Moins bien apprécié, *Christophe Colomb* ne procède pas d'une inspiration appauvrie, tout au contraire ; mais, venant après le *Désert*, il souffrit de cette rivalité. *Herculanum* est une page grandiose, à laquelle on reviendra, et *Lalla Rouck* ne perdra jamais le premier rang parmi les œuvres qui sont la poésie et la grâce de la musique française, trop rabaissée au profit de combinaisons très savantes, nous n'y contredisons pas, mais bien éloignées, ce nous semble, du caractère dont l'art de l'harmonie doit être revêtu.

Avec ce nom radieux (combien involontairement en avons-nous passé sous silence !) nous saluerons Aix et, par l'étude de tableaux tout différents, nous lui rendrons encore hommage en reprenant la route du littoral.



CHAPITRE X

LE BASSIN HOUILLER DES BOUCHES-DU-RHONE.
LES MINES DE GARDANNE ET DE GRÉASQUE-VALDONNE.

Lorsque nous parcourions le port de Marseille, une remarque s'est imposée à notre plus sérieuse attention.

En nombre d'endroits des quais, nous avons relevé la mention : *Charbons français*.

Il y a donc un marché actif sur ce produit? Mais, de quels charbons est-il question? De ceux de la Loire et du Gard, probablement.

Alors nous apprenons une chose trop peu connue, en général, c'est qu'un vaste bassin houiller existe en Provence. Il comprend une forte partie du territoire méridional de l'arrondissement d'Aix, pénètre dans le département du Var, englobe la limite nord de l'arrondissement de Marseille, et s'étend sur le côté oriental de l'étang de Berre.

Il n'est pas en exploitation complète et plusieurs de ses ramifications ne sont pas même concédées encore; mais il n'en forme pas moins le sujet d'une étude des plus intéressantes; car, sur celles de ses portions livrées au travail, nous allons trouver un exemple de ténacité intelligente vraiment remarquable.

Nous sommes à Gardanne, qui possède l'une des deux exploitations dont nous avons résolu la visite.

Aujourd'hui gros bourg, réclamant le titre de ville, Gardanne fut, à l'origine, un rendez-vous de chasse des comtes de Provence, qui y bâtirent un château entre deux étangs, maintenant desséchés et cultivés.

Sous la protection du château, des maisons s'élevèrent; puis, comme elles devenaient nombreuses, force fut de leur donner une ceinture de murailles : la ville était née.

Le dernier comte, Charles du Maine, héritier du roi René, avait pris un tel goût pour Gardanne qu'il lui donna son propre blason. Après lui, le comté de Provence n'ayant plus d'autre titulaire que le roi de France, la sei-



Gardanne. — Vue générale.

gneurie passa dans la maison de Palamède de Forbin, le zélé négociateur de la réunion du pays à la couronne française.

De la branche aînée de cette famille naquit, en 1656, au château de Gardanne, Claude, comte de Forbin, plus connu dans la marine française sous le nom de *chevalier de Forbin*. Les *Mémoires* écrits par le chevalier nous apprennent de quelle fougue il était doué. Par bonheur, cette fougue trouva une diversion dans les dangers d'une carrière poursuivie avec une rare intrépidité.

Sous les ordres de d'Estrées, en Amérique sous ceux de Duquesne, devant Alger; battant les Anglais aux côtés de Jean-Bart, et, devenu chef d'escadre, se signalant près de Duguay-Trouin, partout on retrouve Forbin énergique et

brave. Mais il lui était réservé de donner à ses contemporains plus ample matière à la surprise. Louis XIV s'étant résolu à répondre aux avances d'un Grec, nommé Constance, devenu ministre omnipotent de Siam, Forbin fut chargé d'accompagner l'ambassadeur français. Remarqué par le souverain exotique, il dut se rendre à ses instances et négocier avec l'ambassadeur la possibilité de rester dans le pays. Une telle situation plaisait à son esprit aventureux et, bientôt, il eut la satisfaction d'être revêtu de la dignité de *grand amiral du roi de Siam*. Pendant deux années entières il remplit les devoirs de cette charge; mais, à la fin, la nostalgie de la France le saisit: il s'échappa et reprit sa place près de ses anciens compagnons de gloire, jusqu'au moment où, accusé d'avoir mal conduit une expédition chargée de ramener le descendant des Stuarts en Écosse, il s'indigna et se retira du service (1710). Forbin mourut en 1733. Son nom, célèbre dans la marine française et bien connu de nos ennemis, suffirait à la gloire de Gardanne.



Gardanne. — Une vieille rue.

Elle se déploie bien, la petite ville, avec son église, bâtie au sommet d'une colline, le long des pentes de laquelle se groupent les habitations. Rien de remarquable, d'ailleurs, dans le clocher supportant un bizarre

petit appareil de serrurerie (chambre des cloches), orné d'une girouette.

Un cirque de monticules entoure Gardanne, dressant de tous côtés des ailes de moulins à vent.

Un joli cours, planté d'arbres et rafraîchi par des fontaines, conduit dans l'intérieur de la ville.... Mais nous avons trop tardé à nous rendre à la mine. Hâtons maintenant notre marche.

L'exploitation de Gardanne fait partie du bassin houiller connu sous le nom général de *Bassin de Fuveau*, le territoire entier de cette dernière commune y étant compris et, depuis longtemps, la principale occupation des habitants se rattachant à ces houillères.

Pourtant, le mot « houillère » n'est pas celui que nous devons employer. On exploite ici des *lignites*, autrement dit des charbons fossiles, non encore arrivés à leur dernière et complète transformation; parfois, ces charbons conservent des traces évidentes de la structure des arbres forestiers qui forment leurs couches épaisses.

Depuis longtemps on connaissait ces mines et elles avaient reçu un commencement d'exploitation, mais si rudimentaire! On creusait, un peu au hasard, des puits ne dépassant guère une profondeur de 40 mètres; des escaliers, pratiqués dans les parois et dans les galeries, permettaient d'amener le charbon *à dos d'homme* sur le sol extérieur... pourvu que la moindre voie d'eau ne vînt pas entraver ce terrible travail.

De quelle surprise ne serait pas frappé un ancien mineur, s'il pouvait parcourir maintenant la mine de Gardanne, jusque dans ses plus infimes détails!

Nous ne serons pas plus rebelles à l'admiration, car il est une chose capitale que l'on doit toujours avoir présente devant les yeux, quand il s'agit de mines de charbon :

« C'est la possibilité d'en vendre les produits sur un marché encombré par les houilles anglaises, renommées et livrées à un prix si minime. »

Le problème se pose donc en ces termes : d'un côté, dépenses énormes pour un gain extrêmement médiocre et aléatoire; d'autre part, lutte incessante sur le marché.

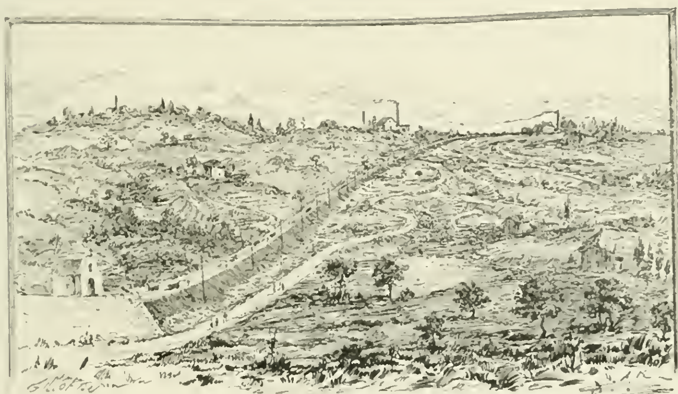
Ne pas reculer est déjà beau! Lutter avec énergie, avec constance, c'est mériter une victoire complète.

Voyons ce qui a été fait à Gardanne.

Tout d'abord, constatons une chose heureuse : au fur et à mesure que l'on travaille dans la mine, la qualité du charbon s'améliore, certains blocs peuvent le disputer aux plus belles houilles. Mais il y avait nécessité de

régulariser la production, en mettant le prix de revient à l'abri de toute fluctuation et dans les conditions les meilleures possibles, principalement au double point de vue du transport et du triage.

Le premier point a été résolu par la construction d'un chemin de fer, développé sur une longueur de 2500 mètres. Cette voie part de la galerie du *puits Saint-Pierre*, qu'elle sillonne souterrainement sur une longueur de 830 mètres; elle vient sortir à l'air libre, en avant du bâtiment qui contient sa machine, mais il lui faut parvenir au plateau supportant ce bâtiment et 380 mètres de chemin l'en séparent; elle les franchit à l'aide d'une rampe



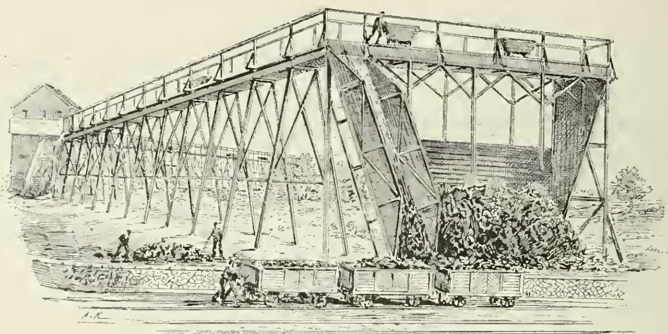
Gardanne. — Le traînage automatique des mines de charbon (d'après M. Brion).

variant de 5 à 50 centimètres par mètre. Deux plans inclinés forment la route de wagonnets, qui montent et descendent alternativement, actionnés par une chaîne sans fin, enroulée et déroulée, dans la même seconde, sur les tambours de la machine.

Un seul homme suffit au bon fonctionnement du mécanisme, et rien n'est plus curieux que de voir les wagonnets chargés monter, seuls, à l'assaut du plateau pendant que les wagonnets vides redescendent la pente conduisant au puits de mine.

Cependant les premiers ont défilé devant la machine, et voici que, toujours dociles à la pression de la chaîne, ils s'engagent dans une tranchée, profonde de près de 5 mètres et longue de 600 mètres, pour aboutir à un viaduc en bois, supporté par des culées de maçonnerie. Planant à une hauteur qui varie de $3^m,50$ à $7^m,50$, la construction nouvelle se déploie sur une largeur de 3 mètres

et une longueur de près d'un kilomètre, pour aboutir à une « gare de recette », autrement dit à l'emplacement pourvu d'appareils de triage mécanique et de voies de distribution du charbon. Ces dernières conduisent à une estacade surplombant les rails du chemin de fer de la station de Gardanne, située à quelques pas de là : par conséquent, elles permettent le chargement des wagons de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, sans frais supplémentaires de transport et de transbordement. S'il était nécessaire, une moyenne de dix heures de travail obtiendrait un chargement de 1500 tonnes de charbon, correspondant à l'emploi de cent quarante wagons.



Gardanne. — Débarcadère ou estacade de déchargement et viaduc des mines (d'après M. Brion).

Tout, répétons-le, s'obtient à peu près automatiquement, de la façon la plus régulière; néanmoins, il ne faudrait pas en conclure que cette substitution du travail mécanique au travail de l'homme prive les habitants d'une ressource précieuse.

La production augmentant, le nombre des ouvriers s'accroît; il s'agissait seulement que les bras fussent mieux employés, et le but est atteint.

Le traînage automatique de Gardanne, par le moyen d'une chaîne sans fin, est le premier qui ait été organisé en France[1]. Les services qu'il rend ont depuis longtemps compensé les frais de son installation.

La mine est donc bien pourvue, et il s'agit seulement, aujourd'hui, d'en continuer l'exploitation, de plus en plus fructueuse.

1. Il l'a été par M. Gossiaux, directeur de l'exploitation de Gardanne, qui se dévoue si entièrement et si habilement à son travail. Nous ne pouvons omettre de remercier vivement M. Gossiaux pour l'obligeance avec laquelle il a bien voulu nous faire parcourir les installations de la mine et nous initier à tant d'intéressants détails.

Oui, mais il faut arriver à vaincre un ennemi des plus fâcheux et très subtil dans ses attaques : l'eau.

La contexture du sol de la région explique la facilité avec laquelle l'eau



Fuveau. — Vue générale

Femmes portant la cornue. (La cornue est un grand seau qui peut contenir jusqu'à 40 litres d'eau.)

envahit les galeries de mines. Souvent très rapprochés entre eux, on trouve sur le terrain du bassin entier de Fuveau de véritables entonnoirs, appelés *moulières* par les habitants.

« ..... Ce sont des accidents particuliers à notre bassin.... Ces fentes ont permis, à l'origine de leur formation, la facile introduction des eaux pluviales, et se sont élargies par l'action incessante de l'eau sur les pyrites qui entrent dans la composition des diverses couches calcaires, argileuses ou charbonneuses dans des proportions très variables. L'action de l'eau devant s'amoindrir, en profondeur, par le fait d'une saturation suffisante et par son moindre accès à

une certaine distance de la surface, on peut s'expliquer ainsi les formes d'entonnoirs que présentent les moulières[1]. »

On comprend l'action de ces réservoirs naturels sur les galeries de mines, qui, forcément, finissent par toucher leur extrémité inférieure et, par suite, établissent un appel d'eau, lequel joint aux ruisselets souterrains ne tardent guère à constituer un véritable fléau.

Mais, avec raison, M. Kina rappelle que ces accidents de terrain sont particuliers au bassin de Fuveau. D'énormes failles[2] séparent son étendue en deux parties distinctes, l'une appartenant à la vallée de la rivière l'*Arc*, l'autre à la vallée de la rivière l'*Huveaune*. Cette disposition retient les eaux dans la première région, tandis que la seconde en est à peu près affranchie. Or Gardanne appartient à la vallée de l'*Arc*. Au contraire, vers le sud-est, l'exploitation des mines de Peypin se trouve dans d'excellentes conditions de sécheresse.

Néanmoins, si fâcheuse que cette circonstance fût pour Gardanne, elle ne découragea pas ses possesseurs[3]. Des pompes d'épuisement travaillèrent sans relâche. Il fallut pourtant reconnaître que leur action serait toujours trop limitée et pourrait même empêcher l'exploitation des couches profondes, les plus fructueuses en charbons riches.

Cela ne manqua pas d'arriver, on dut se résigner à laisser envahir la base de quelques puits de mines, et à travailler seulement dans les galeries supérieures auxquelles ils donnent accès.

De là, un grèvement du prix de revient et une impossibilité d'améliorer encore les produits. Comment vaincre le mal? Telle fut la question incessamment agitée et, des études poursuivies, une décision grandiose surgit.

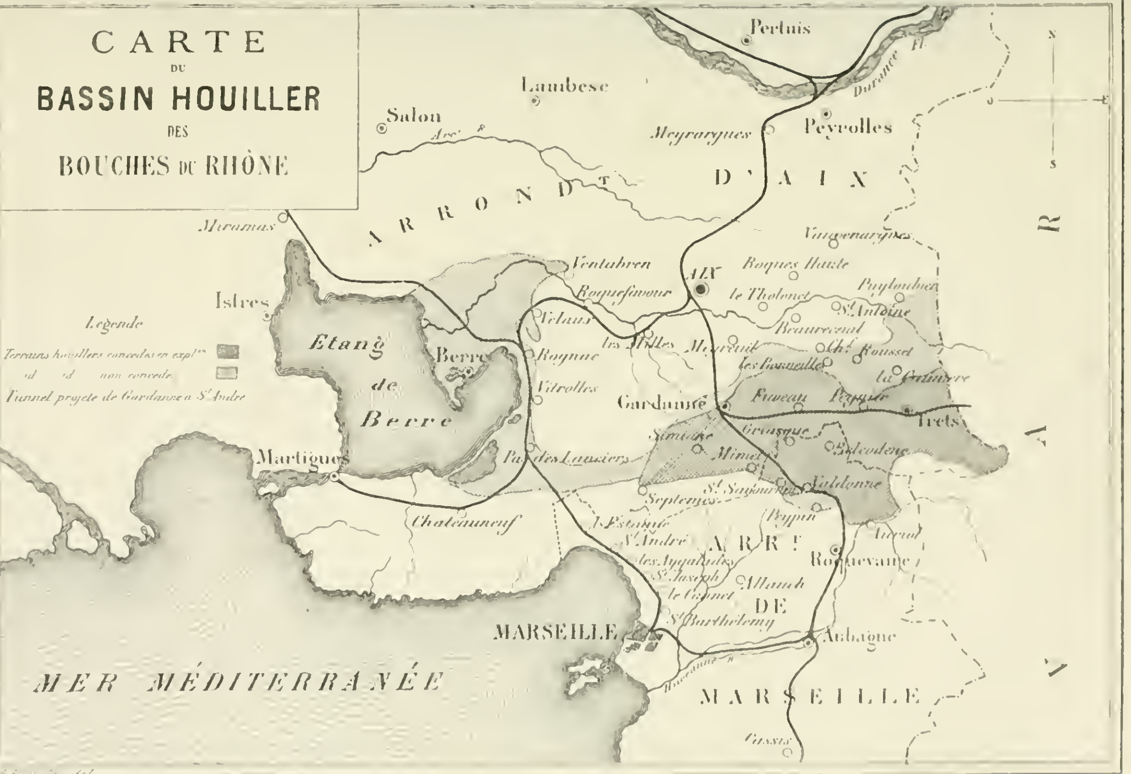
Créer un canal souterrain, conduisant à la mer toutes les eaux envahissantes, et, sur les quais de ce canal, installer deux voies ferrées où des wagons, de la contenance d'une tonne chacun, seraient remorqués par de petites locomotives spéciales.

Nous ne pouvons entrer dans le détail complet de ce magnifique et si rationnel projet, mais il nous faut ajouter que le tunnel n'aura pas moins de *quinze kilomètres de longueur* et qu'il viendra aboutir à l'extrémité des quais du port de Marseille, dans l'*anse de la Madrague*, au nord du *cap Pinède*.

1. M. L. Kina, *Le Régime des eaux souterraines dans le bassin de Fuveau.*

2. En géologie, on appelle *faille* une fente ou crevasse, généralement très-profonde et à parois stratifiées.

3. *La Société des Charbonnages des Bouches-du-Rhône*, qui exploite activement les mines de Gardanne et de Gréasque.



CARTE
DU
BASSIN HOUILLER
DES
BOUCHES DU RHÔNE
Legende
ARRONDT D'AIX
ARRT DE MARSEILLE
MER MÉDITERRANÉE
Etang de Berre
MARSEILLE
AIX
Gardanne
Martigues
Istres
Miramas
Salon
Lambesc
Pertuis
Peyrolles
Meyrargues
Berre
Vitrolles
Rognac
Velaux
Ventabren
Roquefavour
le Tholonet
Fuveau
Trets
Aubagne
Roquevaire
Allauch
Septemes
Chateauneuf
Cassis

On voit tout de suite l'avantage énorme qui en résultera pour les mines de Gardanne et de Gréasque. Épuisement des eaux, c'est-à-dire possibilité de pousser l'extraction là même où l'expérience découvre de riches filons. Nouvel abaissement des prix de transport, par conséquent possibilité de lutter avec un véritable avantage contre le marché houiller anglais. Car il ne faut pas perdre de vue que, pour écraser notre marché charbonnier, les propriétaires des mines anglaises sont arrivés à l'extrême limite du bas prix de vente.

Il ne faut pas non plus oublier que le lignite, mêlé aux houilles riches du Gard et de l'Hérault, ne craint pas la comparaison avec les meilleures houilles étrangères.



Mineur au chantier (d'après les *Grandes Usines* de M. TURGAN).

Enfin, la fabrication des « agglomérés », c'est-à-dire de ces commodes briquettes, permettant une précision méthodique dans le chauffage, a vivifié le marché des lignites, désormais entrés, pour n'en plus sortir, dans la consommation charbonnière de nos flottes militaires et marchandes.

Puis, si l'on envisage les facilités nouvelles que ce mode d'approvisionnement fournira à l'industrie marseillaise, on se réjouit doublement, et de penser que la production nationale sera vivifiée, et de nous voir employer résolument, par l'initiative persévérante, le seul mode efficace de vaincre nos adversaires dans une position où ils se croyaient inexpugnables.

Nous l'espérons bien, le tunnel de Gardanne se fera, sans rencontrer aucun de ces obstacles administratifs contre lesquels se brisent tant de bonnes volontés. Pour nous mieux fortifier dans cet espoir, dirigeons-nous vers les mines de GRÉASQUE, appartenant à la même Société et appelées à prendre, comme les premières, avec la voie projetée, un si heureux développement.

En général, il ne faut pas s'attendre, lorsque l'on voyage dans les pays miniers, à trouver des points de vue d'un grand charme.

La nature, comme épuisée d'avoir caché tant de richesses au milieu des entrailles du sol, n'a pas souvent pris la peine de revêtir ce même sol d'une parure agréable.

Le bassin de Fuveau n'est cependant pas dépourvu d'attrait. Au géologue, il offre un curieux problème, par la disposition de ses couches et des fossiles qu'elles renferment; au simple voyageur, il présente une succession de crêtes et de vallées, variées de forme comme d'aspect. Les bouquets de pins jettent sur l'ensemble leur verdure noirâtre, rendue parfois plus sombre par les tourbillons de fumée envolés des cheminées des usines.

Aussi, tout en marchant, remémorons-nous quelques-unes des phases principales de l'histoire de *la Vie souterraine en Provence*[1]. Il faut d'abord se souvenir que les premières exploitations houillères françaises datent du quatorzième siècle; mais on reprochait au combustible fossile sa trop grande production de fumée, d'une part, en même temps que, d'autre part, mille légendes entouraient les « mines noires ». D'ailleurs on ne manquait pas encore de bois et souvent il arriva, par exemple, que des maîtres verriers, établis à proximité d'un marché de charbon de terre, délaissèrent absolument ce précieux produit du sol, transportant leur industrie dans un autre canton, lorsque les forêts ne pouvaient plus alimenter leurs fours!

Les médecins firent campagne contre le charbon minéral, qui viciait l'air et provoquait des maladies de poitrine, chose peu surprenante, si l'on songe aux moyens de calcination alors employés. Probablement Henri II fut-il frappé de ces raisons, car un édit menaça les maréchaux ferrants *de prison, s'ils employaient la houille.* Mieux avisé ou mieux renseigné, Henri IV, non seulement leva l'interdit, mais exempta les exploitants du droit qu'ils payaient.

Au reste, ces exploitants travaillaient à peu près sur les données fournies par le hasard; on creusait le terrain reconnu favorable, et l'on suivait la pente jusqu'à ce que les eaux ou le manque d'air respirable fissent abandonner le chantier. Les anciennes exploitations ou *descenderies*, pour employer le mot technique, se comptent par centaines dans le bassin de Fuveau; chacune a son nom.

Nous ne pouvons entrer dans les détails particuliers de l'organisation de descenderies, mais nous emprunterons à l'auteur que nous venons de citer une description du travail des enfants : cela suffira pour faire comprendre ce qu'était « l'enfer des mines ».

1. Nous avons emprunté ces mots et la plupart des faits suivants à une fort intéressante série d'articles publiés sous ce titre dans une feuille locale, par Jean de Pont-Ratier (pseudonyme cachant un écrivain trop modeste).

« A son origine, la population minière était d'une simplicité qui n'excluait pas une certaine finesse; il est resté d'ailleurs, dans les souvenirs locaux, une foule de saillies empreintes de ce double caractère, car il y a eu une infinité de types devenus légendaires. Mais les mœurs patriarcales perdirent insensiblement de leur simplicité antique, et les enfants occupés aux mines en qualité de manœuvres ou *mendits*, comme on les appelle encore de nos jours, ne tardèrent pas à en ressentir les funestes effets. On ne peut se rappeler sans un sentiment de pitié les tortures physiques qu'ils avaient à subir, provenant soit de la dureté des hommes, soit de la nature des travaux auxquels ils étaient pour ainsi dire condamnés dès l'âge le plus tendre.

« Ces enfants étaient chargés des soins domestiques et les hommes les traitaient en véritables esclaves. Obligés, dans la saison d'hiver, à partir de grand matin, ils allaient préparer, dans les cabanons[1], le feu qui ne devait cependant pas les réchauffer, car, à l'arrivée des hommes, ils étaient jetés dehors, où ils grelottaient de froid. On leur faisait porter les outils de la forge à la mine, où ils étaient contraints d'aller les reprendre, et, souvent, ils succombaient à la peine, supportant des fatigues trop terribles pour leurs jeunes ans.

« A l'intérieur, le supplice devenait encore plus féroce. Les vieillards d'aujourd'hui, ils peuvent en témoigner, du reste, ont travaillé, *enfants, sans lumière, pieds nus et, par conséquent, meurtris dans des chemins boueux et jamais nettoyés, traînant les chariots à trois roues, chargés d'un égal nombre de couffins*[2], *exactement comme des bêtes de trait, ou les portant sur le dos à l'égal des bêtes de somme, avec cette différence, toutefois, que les animaux au service de l'homme pouvaient développer leurs forces sans rencontrer d'obstacles, tandis que ces pauvres êtres, courbés sous un si lourd fardeau, perdaient leur position naturelle.*

« A cette navrante description il faut ajouter le manque d'aérage dans ces galeries étroites ou baumes, outre la fermentation des argiles, aux exhalaisons délétères, et de la fumée des lampes à l'odeur suffocante, on se trouvait dans un milieu entièrement privé des principes de l'air atmosphérique. De là, *le mouquet*, expression que l'on a encore conservée et qui caractérisait bien l'extinction de la lampe, comme si on l'avait *mouchée*, c'est-à-dire comme si on avait coupé le résidu de la mèche pour activer la clarté. Est-il étonnant que le plus grand nombre des hommes âgés de cinquante à soixante ans soient asthmatiques? »

« .... Jusqu'en 1840 environ, les enfants commençaient *à l'âge de sept ans* à travailler dans la mine et gagnaient de cinq à dix sous par jour! »

Cette citation permet de conclure de ce que pouvait être l'existence des ouvriers eux-mêmes, existence des plus rudes, des plus périlleuses, et néanmoins des plus précaires : l'exploitation des mines étant rarement fructueuse, car les frais de tout genre, ceux de transport principalement, quand on ne trouvait pas d'acheteur venant s'approvisionner sur le carreau, absorbaient une notable part des maigres bénéfices.

Aujourd'hui, quel changement! Non que la somme de ces bénéfices grossisse beaucoup, nous le savons; mais les ouvriers jouissent des soins les mieux compris : aération, moyens de descente, de travail et de secours,

1. Huttes misérables, recouvertes de chaume et de terre, construites aux abords des descenderies pour permettre au personnel le changement de vêtements et la resserre des outils. Toutes les descenderies n'étaient pas même pourvues de *cabanons*.

2. Sorte de cabas ou panier en paille, en jonc, ou en roseau tressés. Leur usage vient d'Orient

épuisement des eaux souterraines, rien qui n'ait reçu le coup d'œil investigateur des ingénieurs, sans compter les caisses de secours qui, après avoir fourni aux cas intéressant la vie et la santé du mineur, le pensionnent quand il a atteint soixante ans d'âge et qu'il peut justifier de dix années de service non interrompu dans les chantiers[1]....

La route s'est achevée; nous sommes devant les *mines de Gréasque*, plus communément appelées *mines de Valdonne*, depuis que l'embranchement du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, qui porte ce nom, a permis la construction d'un raccordement du lieu d'exploitation à la gare.

Resserré entre des collines presque complètement dénudées, l'ensemble des bâtiments extérieurs de ces mines prend un aspect morne, bien vite modifié, aux yeux de l'arrivant, par l'animation qui y règne. Le travail, du reste, ne semble pas nuire à la bonne humeur des ouvriers, et l'on ne croirait jamais, à les voir, que beaucoup franchissent *chaque jour* une distance de 24 *kilomètres*, sinon même davantage, pour venir aux puits et retourner chez eux. Le système des « cités » n'ayant pas eu gain de cause près d'eux, ils préfèrent une maisonnette bien humble, mais leur appartenant, à toute autre habitation; la distance ne les effraye pas; ils ne s'en montrent pas moins actifs.

L'exploitation de Gréasque se complète d'une fabrique d'*agglomérés*. Nulle invention n'a été plus avantageuse pour les mines de charbon. Vidé sur des grilles inclinées, le combustible est bientôt débarrassé de la terre qui peut l'envelopper; il passe ensuite dans des lavoirs, où les pierres schisteuses et les substances argileuses se séparent des blocs. Reste le « menu », autrefois jeté sur le « terras », c'est-à-dire au rebut, et devenant encombrant. Maintenant, amalgamé de brai, puis pressé, il se moule en briquettes de formes diverses, selon les demandes. Spécialement recherchés pour le chauffage des petites machines, les agglomérés sont aussi employés pour la marine et les voies ferrées. L'expérience a prouvé qu'avec ce combustible les foyers se comportent mieux, la « chauffe » étant plus régulière, pour les machines tubulaires, cette magnifique invention de Marc Séguin.

Rien n'est donc perdu, et, avec une branche de revenu assuré, disparaissent « les tas » dont on ne savait que faire.

A Gréasque, on peut sans fatigue, en quelques instants, faire l'étude non seulement des couches diverses des terrains du bassin de Fuveau, mais des fossiles dont ils fourmillent. Un cabinet géologique fort bien tenu,

1 Ces conditions sont celles de la *Société des Charbonnages des Bouches-du-Rhône*.

aux vitrines des mieux garnies, pose les bases de plus d'un véritable problème scientifique : telles pièces ayant été trouvées dans des couches où, jusqu'à présent, on ne croyait pas pouvoir les rencontrer.

Plusieurs de ces pièces : dents de crocodiles, coprolithes, poissons, coquilles, végétaux, débris de squelettes, sont de toute beauté[1]. Peut-être finira-t-on par y découvrir quelque spécimen inédit. Nous le souhaitons,



Charbonnages des Bouches-du-Rhône. — Galerie principale (d'après les *Grandes Usines* de M. Turgan).

car la récompense serait digne d'un soin aussi intelligent.

Tout près des mines, une fabrique exploite le calcaire aux propriétés spéciales du pays. « Cuit, préparé, réduit en poudre impalpable, tamisé, il est ensuite renfermé dans ces tonnes blanches, aux estampilles de couleur, qui sont allées partout, dans tous les grands travaux, à Suez, au Caire, en Italie, en Espagne, affirmer la supériorité des *ciments de la Méditerranée* dans les constructions, dans les gigantesques jetées des ports, dans les chemins

1. Nous devons remercier bien vivement M. Bouche, directeur des mines de Gréasque, de la grande obligeance qu'il a mise à nous faire visiter l'exploitation, ses dépendances et le si curieux cabinet géologique. C'est encore à lui que nous devons d'avoir pu lire le très intéressant travail intitulé : *Vie souterraine en Provence.*

de fer, dans plus d'un pont monumental, et qui, de ce point ignoré, se distribuent dans le monde entier. » (M. Vincent Grand.)

Revenons aux mines pour y constater un phénomène heureux. Si l'eau est leur grande ennemie, le tunnel projeté la vaincra et, en revanche, elles n'ont guère à craindre la formation de l'acide carbonique ou du terrible « *grisou* »; on l'y a rencontré, néanmoins, mais par « légères traînées », et il n'a causé aucun accident mortel. Les deux puits nommés *Castellane* et *Léonie* sont les principaux de Gréasque; après eux, viennent les puits de Saint-Bonaventure, de Saint-Jacques, L'huillier, et autres. En un mot, il y a possibilité de faire de ces mines une exploitation de plus en plus productive.

En 1886, l'extraction totale de Gardanne et de Gréasque avait donné 203 252 116 kilogrammes, sur lesquels la vente, tant en charbons qu'en agglomérés, avait prélevé 160 702 tonnes, soit plus de la moitié de la production, ou 160 702 000 kilogrammes.

Comme les autres mines, les *Charbonnages des Bouches-du-Rhône* avaient souffert de la crise pesant sur « le pain de l'industrie », nom imagé et si vrai! donné au charbon de terre. Cependant, grâce à leur habile direction principale, l'avenir est pour elles plein de promesses.

Nous ne résistons pas au plaisir de nommer M. Biver, directeur-ingénieur de la Société, parce que, dans un moment où il eût pu, comme tant d'autres étrangers, oublier le pays qu'il avait choisi pour théâtre de son travail, la sincérité de ses sentiments se traduisit par la demande de lettres de naturalisation. Ancien officier de l'état-major belge, M. Biver se souvint de ses études spéciales, comme de ses primitives aspirations, et il prit une part active aux travaux du comité de défense nationale. Déjà il était depuis quatorze ans attaché à la *Société des charbonnages des Bouches-du-Rhône*, et l'on peut dire, en toute vérité, que son labeur opiniâtre, son énergie, ses aptitudes remarquables ont assuré l'avenir des mines provençales. M. Biver nous pardonnera cette courte notice. Nous eussions passé vite sur le mérite de l'ingénieur, mais nous devions saluer le patriote dévoué.

Ce serait également trop oublier l'origine de l'exploitation actuelle, si nous ne nommions pas M. Michel et M. Amédée Armand, car, les premiers, ils ont résolument travaillé à mener à bien cette entreprise. Le *charbon du Rocher-Bleu*, nom qu'ils donnèrent aux lignites, pris au fond d'un puits atteignant 150 mètres de hauteur verticale, commença la réputation de ces mines. C'est encore à M. Amédée Armand que remonte (1846) l'établissement de la première fabrique d'agglomérés connue dans le Midi.

En outre des mines que nous venons de visiter, plusieurs autres sont en exploitation : celle de Trets, appartenant à la *Société de la Grand'Combe* (Gard); celles *d'Auriol*, de la *Bouilladisse*, appartenant à la *Société des charbonnages des Bouches-du-Rhône*, celle de *Peypin*, l'une des plus anciennement connues. Beaucoup de terrains miniers sont concédés, mais non encore en pleine exploitation. L'ensemble du bassin des Bouches-du-Rhône compte quatre établissements en pleine activité et occupant environ deux mille cinq cents ouvriers. Les chiffres donnés par la Chambre



Mines de Gréasque-Valdonne. — Puits Castellane (d'après M. Brios).

de commerce marseillaise accusent une production totale de 388 247 tonnes, représentant une valeur de 3 761 637 francs, sur le carreau des mines.

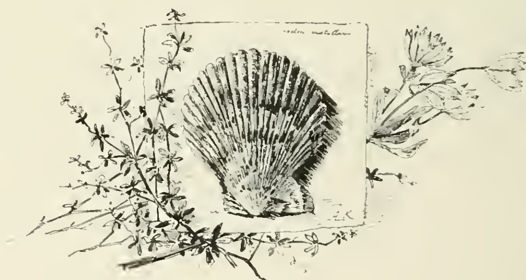
De ce qui précède il faut conclure que les efforts déployés auront leur récompense et qu'une notable partie des ressources du sol entrera dans une période rémunératrice, aussitôt que les derniers aménagements seront terminés. La puissance des gisements lignitifères est considérable : elle assure un long avenir de travail; ses produits deviennent, au fur et à mesure, de qualité toujours meilleure; la force calorique dégagée, la moindre quantité de fumée résultant de la combustion, la facilité avec laquelle ce charbon se prête à la fabrication de l'aggloméré, ont fini par vaincre toutes les hésitations, toutes les préventions.

Le lignite a conquis sa place, il lutte déjà avec un certain succès

dans l'approvisionnement de notre marine et de notre industrie. Quand le canal conduisant à la mer sera établi, les charbons du bassin de Fuveau ne souffriront plus des avantages concédés par les voies ferrées à d'autres charbons et qui leur sont refusés, à eux!! Ils viendront directement s'offrir à la consommation, et nous ne doutons pas de les voir bien accueillis.

Ce sera une victoire pour notre production nationale, victoire chèrement gagnée, sans doute; mais les vainqueurs, nous le savons, ne calculeront pas le prix de la récompense, heureux qu'ils seront d'avoir contribué à développer les ressources du pays, heureux aussi d'avoir, dans une certaine mesure, affranchi notre industrie de la tutelle étrangère, qui cherche surtout à l'étouffer.

C'est bien là une des meilleures formes de la revanche à prendre sur nos ennemis.



CHAPITRE XI

LA SAINTE-BAUME. — LES CASTELLETS.

Tout en nous occupant des mines, le souvenir nous revient de l'ancienne prospérité rurale de l'arrondissement d'Aix, prospérité plus grande au temps où la garance couvrait de vastes champs, concurremment avec la vigne, le mûrier, l'olivier.

Les couleurs dérivées de l'aniline, elle-même extraite de la houille, ont tué la culture de la garance; le phylloxera et plusieurs autres maladies ont ruiné les vignobles, le ver à soie a subi nombre d'épidémies, et l'olivier, lui aussi, a ses parasites destructeurs.

Il en résulte que, maintenant, l'arrondissement d'Aix voit augmenter les espaces retournant à l'état primitif de landes.

Néanmoins, notons que l'énergie des cultivateurs combat activement le mal. Ainsi, parmi les produits du sol, l'huile est toujours l'un des premiers, et même sa finesse la classe comme supérieure à toutes les autres huiles provençales.

Pour ce qui concerne les vignobles, le premier moment de stupeur est depuis longtemps passé. La reconstitution, par les plants américains, suit une marche progressive; il y a plus encore, un essai de plants algériens (de plants kabyles) a prouvé la robuste résistance des ceps de cette provenance à toutes les maladies de la vigne.

L'espoir renaît d'un très sérieux succès, et il était temps!! « car on ne doit pas perdre de vue que, dans notre département, le phylloxera a détruit *trente-huit mille cinq cent huit hectares* de vignes[1]! »

La séricieulture, de son côté, a repris essor, depuis que les décou-

1. M. Joseph Mathieu.

vertes de M. Pasteur lui ont permis de conduire à coup sûr les éducations de vers à soie.

Nous pouvons ainsi enregistrer de sérieux résultats et compter que l'avenir les rendra plus fructueux encore.

Ces réflexions, nous les faisons en suivant des yeux les lignes sinueuses des vallées et les contours multiples que les montagnes profilent sur le ciel.

Bientôt ces contours absorbent le regard et nous voulons au moins en savoir le nom.

Le plus élevé de tous n'est-il pas le *Baou de Bretagne* (1066 mètres)? La belle *chaîne de Sainte-Victoire* vient ensuite, avec une hauteur de 965 mètres. Tout près, la *Sainte-Baume* dresse la masse du *Saint-Pilon* (ancien mont Olympe) à 999 mètres. Le *mont Castellas*, le *Mont de Mimet*, le *Plan d'Aups*, le *Pilon du Roi* abaissent de plus en plus leurs sommets, bien que chacun d'eux ait plus de 700 mètres.

Au milieu de ces noms divers, un nom frappe notre pensée. Il est célèbre en Provence, où il se rattache à une tradition vivace : celle de l'arrivée dans le pays des compagnons et amis de Jésus-Christ.

N'eût-elle pas cet attrait pour les pèlerins, la *Sainte-Baume* mériterait encore sa renommée, tellement sont variés et superbes les paysages qu'il faut traverser pour la visiter.

Nous sommes loin du littoral, c'est vrai, mais nous avons été amenés ici par le désir de constater l'avancement d'une question intéressant autant notre marine que notre industrie. Un léger détour encore, le dernier. Qui donc aurait la force de laisser derrière soi cette belle montagne, la primitive forêt qui la couvre, la magnifique grotte qui s'enfonce dans ses profondeurs, sans donner quelques heures à ces tableaux, préludes des plus frappants souvenirs?

Le meilleur des chemins conduisant à la *Sainte-Baume* part de Saint-Zacharie (Var). En réalité, nous n'avons pas quitté, nous ne quitterons pas le pays des mines. Nous traversons des exploitations en pleine activité, comme Peypin et La Bouilladisse, et nous pénétrons sur des concessions attendant la mise en œuvre, sinon une reprise des travaux : plusieurs d'entre elles ayant déjà lassé les premiers exploitants.

N'est-ce pas, généralement, le chapitre initial de l'histoire minière? Et qui ne se souvient des difficiles commencements des mines les plus productives aujourd'hui : *Anzin*, *le Creusot*, pour ne citer que des noms célèbres?

Saint-Zacharie, comme nombre d'autres villages provençaux, s'éparpille au

flanc d'un coteau et descend jusqu'à la berge de sa petite rivière : l'*Huveaune*. Il faut traverser ce cours d'eau pour aller rejoindre la route de la Sainte-Baume, route conquise sur les parois des montagnes.

Alternativement resserrée ou élargie, elle passe entre de hauts sommets ou débouche sur de petits plateaux qui permettent de reprendre haleine. Un mince ruisselet, torrent en plein hiver ou après des pluies prolongées, occupe le fond du ravin abrupt. Il descend de la Baume et prend, çà et là, des airs de cascatelles blanchissant au milieu des rocs qui les déchirent.



Peypin.

Très boisées ou absolument dénudées, les pentes des montagnes donnent au paysage mobile des tons d'une grande intensité de couleurs. Du milieu du cercle de cimes où l'on est plongé, des pitons plus aigus rassemblent autour d'eux les vapeurs des ravins et paraissent comme autant de volcans abandonnant leur souffle au vent matinal. Le voile de brume, non encore dissipé par le soleil, couronne les collines, enveloppe la silhouette des arbres ou se replie aux arêtes vives des rochers, semblable à un manteau de fée brillant de tous les feux, de toutes les couleurs des plus étincelantes pierreries.

Parfois, sur les plateaux, des champs cultivés apparaissent, surprenant l'œil qui ne s'attendait pas à rencontrer dans de pareils déserts un peu de vie, un peu de travail humain.

Ailleurs, des blocs amoncelés tombent des sommets, le long des pentes

déchirées; chaque lacet de la route multiplie les surprises. Tantôt, il faut côtoyer de véritables et très dangereux précipices, où l'espace est excessivement mesuré; un instant après, le chemin s'élargira; tantôt une gorge d'aspect sauvage succède à une oasis verte, feuillue, fleurie; tantôt le pied se tordra sur un sol de pierres aiguës, tantôt il s'attachera à une argile compacte.

Maintenant, nous arrivons à un dernier plateau, de proportions beaucoup plus vastes, d'où, brusquement, sans transition, jaillit la forêt même de la Sainte-Baume, surmontée du Saint-Pilon.

Contrairement à ce que sont la plupart des montagnes provençales, une verdure merveilleuse couvre les flancs des roches où se cache la grotte[1]. Forêt vierge dans sa végétation primitive, forêt que les poètes ont chantée, que les traditions représentent comme n'ayant jamais été souillée par la présence d'aucun reptile, même du plus inoffensif; forêt renfermant toutes les plantes médicinales connues; forêt où, seuls, le rossignol, au chant magique, et l'alouette, qu'aimaient nos ancêtres gaulois, viennent bâtir leurs nids au milieu de pins et de sapins toujours vigoureux, de hêtres splendides, de houx aux proportions énormes, de lauriers superbes, de myrtes gigantesques, de bruyères arborescentes, de fusains, de romarins et de nombre d'arbres, d'arbustes ou d'arbrisseaux que l'on ne retrouve plus ailleurs en Provence.

Hélas! par l'exploitation, cette forêt a déjà perdu un peu de son aspect.

Puisse-t-elle être protégée d'une dévastation complète! Puissent encore ses beaux groupes de roches, dont plusieurs forment des défilés aux replis bizarres, échapper à la destruction!

Une grande heure de marche, sous le couvert embaumé, par les sentiers les moins commodes, glacés en hiver, glissants en été, car les aiguilles des arbres résineux s'y amoncellent, et nous voici au pied de l'escalier conduisant directement à la grotte.

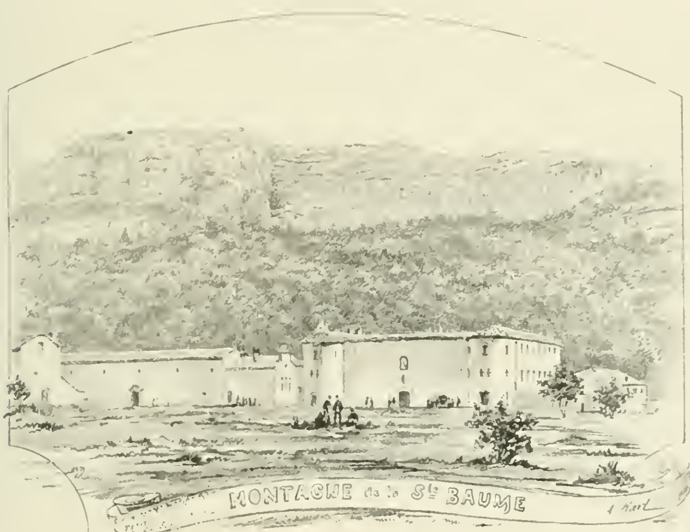
Une tradition, qui n'a jamais varié, veut y retrouver le séjour où Marie-Madeleine vécut pendant trente-trois années entières, pleurant et priant pour mériter de mourir saintement.

Cette excavation naturelle présente des proportions imposantes[2] et son aménagement en a aussi peu que possible altéré l'aspect primitif. Le roc même forme la voûte et les parois; seuls, des pans de muraille, avec fenêtres, enclosent

1. Le mot *Baume* n'est autre que le mot provençal *Baoumo*, signifiant grotte.
2. 20 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur et 6 mètres de hauteur.

l'entrée; des autels s'élèvent aux places consacrées par la vénération des siècles, et des gradins permettent d'accéder aux parties les plus élevées comme aux plus enfoncées du sol. Derrière l'autel principal, une seconde entaille dans le roc forme une sorte de petit réduit, où l'on ne pourrait tenir debout[1] et où la sainte pénitente se prosternait avec des sanglots de repentir.

Le bruissement de l'eau, filtrant à travers la voûte et les parois du fond de la grotte, retentit dans une citerne qui la reçoit; le niveau de cette citerne



reste le même, quelles que soient, d'ailleurs, les conditions climatériques de la saison : Marie-Madeleine s'y désaltérait.

Le bruit monotone des gouttelettes accompagne bien la demi-obscurité régnant dans ce lieu de prière, où, de tous les points de la Provence, accoururent des troupes de pèlerins, où, si souvent, les rois de France et leur cour ont voulu s'agenouiller. Les noms de saint Louis et de Marguerite de Provence, de Louise de Savoie, de Claude de France, de Marguerite, duchesse d'Alençon, d'Éléonore d'Autriche, de la duchesse de Mantoue, du fils aîné de François Ier, des ducs d'Orléans et d'Anjou, d'Anne d'Autriche, de Louis XIV, de Gaston

1. 3 mètres environ de largeur et de longueur sur 1m,20 de hauteur.

d'Orléans, pour n'en citer que quelques-uns, ces noms figurent dans les annales de la Sainte-Baume.

Suspendu près de la grotte, sur un rocher coupé à pic, un couvent avait été fondé par Charles II, comte de Provence; il ne faut pas être sujet au vertige pour contempler, des fenêtres de ce lieu le paysage étendu à ses pieds. Plusieurs statues mutilées et des bas-reliefs témoignent de l'ancienne ornementation du monastère.

Un dernier et vigoureux effort nous amènera, en suivant des escaliers taillés dans le flanc tout droit de la montagne, sur la cime du Saint-Pilon, dominant encore la grotte de plus de 80 mètres. Sans les marches, si difficiles qu'elles soient, il serait à peu près impossible d'y accéder.

Mais la récompense est véritablement proportionnée à la peine. Un horizon extraordinaire nous enveloppe; aux premières lignes se déploie le bassin minier, avec ses couches régulières, semblables aux assises de constructions cyclopéennes posées par la main d'un géant; les chaînes de montagnes et leurs contreforts moutonnent, pareils aux vagues de la mer. Vers l'ouest, l'étang de Berre le dispute en éclat aux flots rapides du Rhône, aux flots bleus du golfe de Marseille.

Ce point blanc, c'est le sanctuaire de Notre-Dame-de-la-Garde, et là-bas, tout au loin, ces nuages grisâtres sont les premières montagnes du Languedoc. Au nord, les chaînes rocheuses couvrent le pays; au sud et à l'est, voilà, très distincts, très brillants, les contours de la côte, signalant, tour à tour, Toulon, ses caps et ses rades; Hyères et sa vaste baie semée d'îlots, le profil sombre de la chaîne des Maures.

Bien loin, si le ciel est clair, la Corse surgira de l'immensité bleue, et les neiges éternelles des Alpes feront chatoyer leurs diadèmes neigeux aux rayons d'un soleil de flamme.

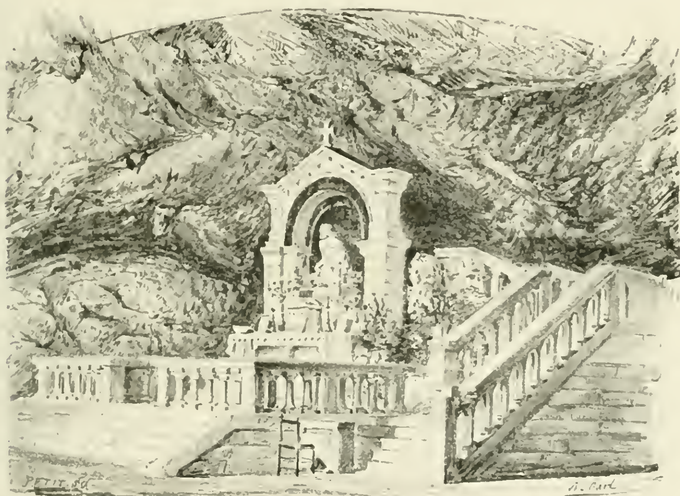
Splendeurs de la terre, du ciel et des eaux forment un ensemble éblouissant, devant lequel l'âme, transportée, comprend sans peine ce passage de la légende de Marie-Madeleine, qui veut voir la sainte pénitente amenée sept fois par jour, sur les ailes des anges, à la cime du Saint-Pilon et, chaque fois, ravie en extase devant la bonté, la douceur de la miséricorde céleste, créatrice de toutes ces merveilles.

Sur le sommet, au-dessus de la grotte et dominant son entrée, un petit

oratoire est bâti au bord même du précipice, dont les parois se dressent unies et verticales comme celles d'un mur[1] !

Rien ne peut rendre l'effet de cette falaise toute droite, toute nue, si brusquement surgie, à une telle hauteur, de l'ombre séculaire de la forêt.

Et combien elle devait être vive la foi qui voulut surmonter obstacles, dangers, terreurs, pour laisser à la cime consacrée un témoignage de prière, de vénération !



Grotte de la Sainte-Baume.

La Provence répondit à cette foi avec un empressement extrême.

« ... Le jour de la fête (lundi de la Pentecôte) une dévotion, transmise d'âge en âge, peuple ce désert d'une foule innombrable d'individus de tout sexe, de tout âge, de toutes conditions et, particulièrement, de jeunes époux mariés dans l'année. Ce pèlerinage était pratiqué dans toute la Provence, on le stipulait souvent dans les contrats, et il était rare qu'il ne s'effectuât pas, car cette omission aurait été regardée comme devant amener souvent un défaut de tendresse de la part du mari. Quelques pierres placées les unes sur les autres sont le témoignage de l'accomplissement de ce vœu. Elles se nomment *castellets* (*petits châteaux*). On en rencontre

1. Le versant septentrional du Saint-Pilon, tout droit, tout à pic, n'a pas moins de *trois cent trente-trois mètres de hauteur.*

une grande quantité dans le bois, sur le chemin, dans la grotte, aux environs du Monastère et jusqu'aux abords du Saint-Pilon[1]. »

Aux environs de l'oratoire, les castellets sont très nombreux; ils témoignent de la persévérante dévotion des pèlerins, qui devaient, pour les ériger, doubler la fatigue, déjà si grande, de l'ascension de la falaise abrupte.

M. Bérenger-Féraud les a fort bien décrits, quand il dit :

« Les castellets présentent deux variétés assez distinctes pour mériter d'être différenciées. Les uns sont constitués par un amoncellement de quelques pierres : de trois à une douzaine, disposées de telle sorte qu'elles forment une pyramide grossière surmontée d'un caillou placé sur un de ses petits côtés, c'est-à-dire érigée de manière à bien accentuer la terminaison aiguë du petit monument. Les autres sont constitués par une seule pierre plus longue que large, et que l'on a eu soin de placer dans une des cavités ou des fissures que présente le sol rocheux du sommet de la montagne, de manière à constituer un véritable menhir de petites dimensions.

« Dans les environs du petit oratoire actuel de Saint-Pilon, on trouve des débris de briques provenant de l'ancien oratoire détruit à la fin du siècle dernier, ces briques employées dans certains castellets, sont de nature à bien montrer que c'est la pensée d'érection d'une pierre qui a présidé à leur édification. En effet, quelques pèlerins, qui ont trouvé plus commode de faire les assises inférieures de leur castellet avec des fragments plats et réguliers, ont cherché, pour placer sur ces briques superposées, une pierre diffusément triangulaire, qui accentue mieux la forme pyramidale de l'amoncellement. Quelques pèlerins ont érigé une de ces briques plates dans un trou de rocher, pour faire un petit menhir, et on eut soin alors de caler la brique à l'aide de petites pierres, afin qu'elle restât solidement verticale.

« Le désir de faire un castellet aussi haut et aussi près que possible du bord de la falaise est tel qu'il a fallu quelquefois une certaine hardiesse au pèlerin. En quelques endroits, même, on voit ce castellet constitué par un seul caillou, qui a été érigé sur une aspérité du roc de la crête, placé si près de cette falaise, que, bien certainement, il doit arriver parfois que la force du vent le

1. Extrait de la *Ruche Provençale*, avec la signature du comte de Villeneuve-Bargemont, l'auteur-promoteur de la *Statistique des Bouches-du-Rhône*. Cet extrait fait partie d'un très curieux et savant travail que M. Bérenger-Féraud, le distingué Directeur du service de santé la marine (à Toulon), a donné à la *Revue d'Anthropologie* (n° du 15 janvier 1888) sur les *castellets*. Nous avons consulté ce travail et nous le résumons ici.

précipite du haut en bas du Saint-Pilon. Cette action du vent pourrait constituer un certain danger pour les personnes qui séjournent sur la terrasse existant au devant de la grotte, entre les deux maisons construites pour les besoins d'un culte qui attire annuellement un grand nombre de pèlerins. »

Pourquoi tant d'empressement à ériger les castellets? La tradition, ont écrit Monnier et Vingtrinier, voulait, en Provence, que « tout homme, avant de s'établir, vînt, au moins une fois dans sa vie, faire une visite à la Sainte-Baume, et qu'il constatât, par l'érection d'un tas de pierres, l'acquit de son pèlerinage. C'était un *monceau de témoignage.* »

A la même question, l'un des religieux dominicains (gardiens de la Sainte-Baume et de l'oratoire du Saint-Pilon) répond : « Ces tas de pierres peuvent être appelés *Montjoie* en français. Les Provençaux les désignent ordinairement sous le nom de *mouloun de joye* (*mouloun*, petite meule, tas, amoncellement). »

C'est donc bien la joie causée par l'accomplissement d'une promesse qui présidait à l'érection des *castellets* ou *mouloun*s.

Mais, d'où venait la coutume?

Avec M. Bérenger-Féraud, nous croyons qu'elle remonte vers les siècles les plus reculés. La Bible n'a-t-elle pas conservé la mémoire de nombre d'événements consacrés par le *témoignage* d'une ou plusieurs pierres, érigées à leur intention? Tous les peuples anciens ne demandèrent-ils pas à cette coutume la forme la plus propre, selon eux, à garder intact le dépôt de leurs traditions? Les prodigieux monuments mégalithiques sont-ils autre chose?

Maintenant encore, dans quelques provinces, ne trouve-t-on pas l'usage de marquer par des pierres le lieu où s'est accompli un fait dont on veut rendre le souvenir durable : un accident mortel, un meurtre par exemple?

Très justement, nous dirons, nous aussi, avec l'auteur :

« C'est une des nombreuses importations que nous devons rattacher aux migrations des peuples dont notre pays a été le théâtre à diverses époques de son histoire; et voilà que, de proche en proche, nous avons été conduit, à propos des castellets de la Sainte-Baume, aux temps bibliques et aux pays de l'Orient mystérieux, où se rencontrent les linéaments les plus anciens que nous connaissions de notre civilisation.

« On peut, par le raisonnement, penser que, de ces monuments mégalithiques du temps d'Abraham aux petits tas de pierres de la montagne de la Sainte-Baume, la chaîne n'est pas interrompue. Et, soit que ces innombrables monuments mégalithiques que l'on rencontre dans tout l'ancien monde avec une extrême profusion soient antérieurs, contemporains ou postérieurs aux pierres que dressèrent les patriarches israélites, ils sont intimement liés, il me semble, à eux, au titre de manifestation de la religiosité des peuplades d'où sont sortis nos ancêtres. On le comprend, d'ailleurs, sans difficulté :

« Qu'on se trouve en présence de ces monuments énormes ayant exigé des milliers de bras pour leur édification, ou bien que l'on considère un modeste amoncellement de quelques cailloux seulement, ou même une seule petite pierre dressée par la main d'un seul homme, l'idée est absolument la même au fond, et sa signification ne change pas. »

Merveille géologique encadrée dans une autre merveille : la forêt primitive, dominant une grotte consacrée par la piété des siècles et planant sur un incomparable horizon, mieux qu'aucune autre cime, le Saint-Pilon devait frapper l'imagination des pèlerins.

Les coutumes des ancêtres s'ajoutèrent à l'impulsion pieuse, et beaucoup des visiteurs voulurent les allier ensemble : les premiers *castellets* furent ainsi érigés sur la Sainte-Baume.

Peut-être, déjà, la montagne en possédait-elle; mais, avec le christianisme, leur construction prit une signification exclusivement religieuse et elle n'est pas encore, probablement, tout à fait effacée dans les mœurs provençales.

Il nous faut quitter le Saint-Pilon, et, cependant, avec quelle ardeur on voudrait connaître mieux la magnifique montagne, voir le soleil et la nuit l'envelopper, tour à tour, d'une atmosphère de feu ou de ténèbres troublantes! Écouter, dans le petit oratoire, la voix des siècles parlant des traditions consolantes qui ont entraîné, au milieu de ce désert, des générations tout entières, heureuses de prier où avaient prié leurs ancêtres, de s'agenouiller dans la grotte où ils s'étaient prosternés, de boire à la source qui les avait désaltérés, de répéter les chants qui les avaient consolés!

Et chaque pas nous éloignant, de la cime, d'abord, puis de la Baume, enfin de la forêt, semblera marquer un regret nouveau dans notre souvenir.

Ces roches diaprées de teintes vives, ce murmure de la source, cette grotte ensevelie dans un clair-obscur impressionnant, ces sentiers bordés de plantes parfumées, ces énormes troncs tombant de vieillesse, près d'arbres

vigoureux, au milieu du feuillage desquels l'alouette ou le rossignol jettent une note claire, n'est-ce pas la poésie elle-même, faite de tout ce que la terre peut offrir de magiquement beau, illuminé par cette autre poésie, née des sentiments les plus purs de l'âme, puisqu'ils parlent de repentir, de reconnaissance et d'espoir?

Lentement, très lentement, pour ne rien perdre de l'admirable route, nous revenons vers le vaste plateau limité par les premiers arbres de la forêt. Balayé par tous les vents, ce plateau[1] subit un hiver rigoureux et la température y est naturellement beaucoup plus basse que sous le couvert forestier. A une telle élévation, d'ailleurs, le froid est déjà rigoureux et les vapeurs des ravins, celles que les arbres attirent et exhalent, ne tardent guère à se transformer en givre, sinon même en neige. L'humidité y est presque toujours grande, à moins qu'un soleil ardent ne dessèche la terre pendant quelques semaines.

Nous retrouvons pourtant des cultures modestes, mais acquérant, par suite de leur situation, une grande valeur aux yeux du passant.

Lentement encore, nous reprenons la route qui nous ramènera à Saint-Zacharie.

L'océan de roches fait de nouveau onduler ses sommets sur tous les points du ciel, l'étroit sentier nous conduit, à travers ses méandres, des petites gorges cachées dans le renflement des montagnes à la berge des précipices; nous repassons devant une ferme bien isolée; ses habitants ont établi une noria permettant la mise en œuvre du sol, et plusieurs champs de blé attestent que ces efforts ne sont pas perdus. Des oliviers élèvent, en plus d'un coin de terre favorable, leurs têtes au feuillage grisâtre. Voici même une ou deux villas, bâties, certainement, par de passionnés amis de la solitude. Plus loin, nous suivons la trace de l'exploitation, un moment arrêtée, des mines du *Plan d'Aups,* houillères dont les veines renferment de l'ambre et de nombreux fossiles.

Nous voyons serpenter, dans le fond des ravins, d'autres petits sentiers, conduisant à des hameaux enfouis au milieu des montagnes.

Les cascatelles du ruisseau de la Sainte-Baume prodiguent, sur les buissons qui les entourent, les pierreries de leurs gouttelettes; au loin, le

1. Sur ce plateau, les religieux dominicains, gardiens de la Sainte-Baume, ont construit une petite hôtellerie où les voyageurs prennent un peu de repos, avant d'entreprendre la fatigante traversée de la forêt et la rude ascension du Saint-Pilon.

courant paisible de ses eaux se fait plus lent encore, pour dormir entre ses rives déchirées.

Bientôt, enfin, les parois rocheuses s'écartent, une large étendue bleue nous annonce que nous approchons du terme du voyage. L'*Huveaune* est traversée; nous sommes à Saint-Zacharie, prêts à nous diriger vers la mer, pour ne la plus quitter.



CHAPITRE XII

AURIOL. — ROQUEVAIRE. — AUBAGNE. — CASSIS

Le chemin le plus court, conduisant vers le littoral, passe par Auriol, où nous retrouvons une exploitation houillère[1], des vignobles en voie de résurrection, des vergers et des jardins maraîchers en pleine culture. Si nous ne nous étions autant attardés, nous irions voir les vestiges de villas romaines, de mosaïques et de tombeaux remis au jour; nous gravirions la colline et nous visiterions les ruines du vieux château, bâti pour protéger les habitants contre les Sarrasins, puis nous irions parcourir les belles promenades de la petite ville; mais nous pouvons saluer d'un coup d'œil la tour du seizième siècle, où se trouve l'horloge publique.

Roquevaire vient ensuite. Le meilleur revenu de la commune était tiré de ses vignes, dont les récoltes se transformaient en vins cuits, en vins muscats ou en raisins secs. Le phylloxera a passé là, comme ailleurs, mais les vignobles se reconstituent. La préparation de la soie, les savonneries, les fabriques de poteries deviennent, à Roquevaire, une industrie assez active.

Comme à Auriol, l'*Huveaune* traverse la ville; elle y reçoit un petit torrent, *le Basseran*, à l'apparence inoffensive, mais, parfois, ses crues subites ne laissent pas que d'être des plus fâcheuses.

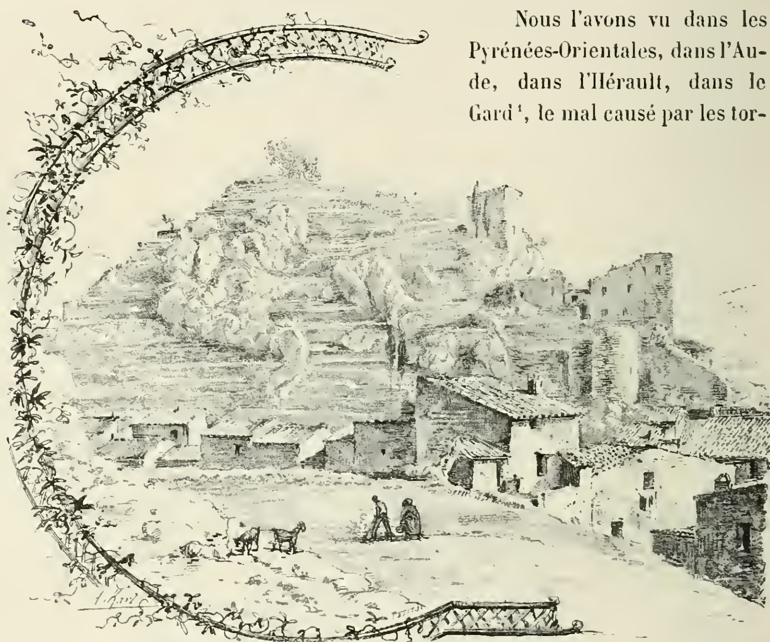
Une explication sommaire, à propos des torrents, sera ici bien placée. Pour les habitants de l'Ouest et du Nord, ce mot ne semble pas pouvoir désigner autre chose qu'un cours d'eau des plus fougueux, des plus dévastateurs.

Dévastateurs, les torrents le sont trop souvent; mais fougueux, ils ne le deviennent, en général, qu'après des pluies prolongées ou la fonte de grandes quantités de neiges.

1. Appartenant à la *Société des Charbonnages des Bouches-du-Rhône*.

Alors, impétueux, ils roulent le long des flancs des montagnes, qu'ils ravinent profondément, entraînant avec eux terre, arbres, rochers. Puis, la crue terminée, l'effort décroît graduellement et, bientôt, le lit qui ne suffisait pas à recevoir les flots limoneux, reste encombré de cailloux, tandis que ses proportions deviennent énormes, par rapport au maigre filet d'eau dont il est sillonné.

Nous l'avons vu dans les Pyrénées-Orientales, dans l'Aude, dans l'Hérault, dans le Gard[1], le mal causé par les torrents provient de la soudaineté de leurs crues, qu'il est impossible de prévenir; ce mal s'aggrave des déboisements des montagnes. Maintenant, on s'efforce de créer de nouvelles forêts; mais, s'il est facile de couper des arbres, les forêts se reconstituent lentement. Aussi, longtemps encore, ne faudra-t-il pas compter sur cet auxiliaire généreux, et se borner à des travaux d'endiguement, quand ils sont possibles et nécessaires.



Auriol. — Le château

Roquevaire était jadis place forte; son château fut souvent pris, repris,

1. Voir, cinquième volume, chapitres Cerbère, Vendres, Saint-Gilles-du-Gard.

et, finalement, détruit par le duc de Guise (1596). De nos jours, la ville se borne à demander au travail industriel et agricole la source de son aisance.

Les champs, les vergers sont bien cultivés; on voit que les habitants se souviennent des préceptes condensés, par les aïeux, en sages proverbes.

Le champ du paresseux est rempli de mauvaises herbes. Jolie pensée, bien exprimée.

Ouvrage bien ordonné, moitié fait. Adresse vaut mieux que force.

Ces deux réflexions ne sont-elles pas le fruit d'une clairvoyante observation?

Et ces remarques si typiques :

La bonne terre rend l'homme paresseux; en effet, trop d'aisance amène l'homme à se déshabituer du travail.

Au laboureur paresseux, les rats mangent la semence, car labours et autres travaux champêtres ne seront pas exécutés à temps, ou seront mal faits.

Puis, ne sont-ils pas d'une grande prudence ces deux conseils :

Achète maison bâtie et vigne plantée.

Aie peu de vignes, cultive-les bien!



Auriol. — Tour du seizième siècle.

On n'a pas toujours mis ces conseils en pratique, pas plus à Roquevaire qu'à Aubagne, où nous arrivons, ni ailleurs; mais, en thèse générale, il est possible de dire que l'agriculture fait de grands progrès en Provence. Le travail maraîcher y est également fructueux, grâce aux dérivations de rivières ou de torrents. Nous le retrouvons dans l'admirable et fertile plaine du *Baudinard*, dépendant d'Aubagne, où les haies vives sont formées de grenadiers et d'aubépines, où tous les fruits, et principalement les fraises, sont l'objet d'un commerce croissant chaque année en importance. Il y a

vingt ans à peine, les jardiniers d'Hyères étaient seuls en possession du privilège de fournir Marseille de fraises[1]; mais les Aubagnens sont devenus leurs heureux rivaux, et, de plus, ont su faire produire à leurs terres d'autres récoltes avantageuses.

Au quinzième siècle, Aubagne était environnée de marais (*palus* ou *paluns*) dont le roi René commença le dessèchement : ils sont devenus des jardins et des vergers fertiles.

Suivant quelques historiens, peu en peine de *l'Art de vérifier les dates*, la ville aurait été fondée en même temps que le fut Marseille. Il est plutôt à supposer que sa campagne et ses jolis environs devinrent le rendez-vous estival des riches colons grecs ou romains. Située au pied de montagnes laissant à nu la blancheur du roc crayeux qui les forme, la ville prit le nom d'*Albania*. Pour la première fois, elle est nommée dans une charte de Boson, comte de Provence (Xe siècle), qui l'unit à la vicomté de Marseille, tout en accordant à l'abbaye de Saint-Victor plusieurs des droits élevés auxquels Albania était soumise. Un peu plus tard, elle passa à l'une des branches de la famille vicomtale, d'où querelles incessantes et graves entre la ville, ses seigneurs et l'évêque de Marseille. Les empereurs d'Allemagne, héritiers des rois d'Arles, intervinrent dans ces querelles et firent consacrer les droits de l'évêque à la baronnie d'Aubagne. Cette intervention fut l'origine de l'opinion qui attribue à la petite ville le titre d' « Impériale ».

Au commencement du treizième siècle, Aubagne revint aux puissants seigneurs des Baux, héritage qui renouvela la guerre et la fit durer plus de deux cents ans (jusqu'à l'extinction de cette famille, 1426); on se disputait la possession du château, considéré comme important. Élevé au front d'une colline, ce dernier commandait la plaine et l'entrée des défilés des montagnes; des remparts ceignaient la ville; ils subirent l'effort des Ligueurs, mais Aubagne resta inébranlable dans sa fidélité à Henri IV, qu'elle fut la première à proclamer en Provence. Avec joie, les Aubagnens se portèrent en foule au-devant du duc de Guise, nommé gouverneur du pays, et ce fut « dans une maison d'Aubagne que le fameux Libertat, Nicolas de Bausset, lieutenant général de la sénéchaussée de Marseille, et un notaire, appelé Dupré, s'abouchaient pour faire rentrer Marseille sous l'autorité du roi. Le duc de Guise s'adjoignait souvent à ce triumvirat[2] ».

1. M. Joseph Mathieu, *Marseille, statistique et histoire.*
2. *Statistique des Bouches-du-Rhône*

La nouvelle ville est toute gaie, toute travailleuse, avec ses fabriques de poteries et de faïence, ses distilleries, ses tanneries, favorisées par le cours de l'Huveaune qui, bientôt, va suivre la direction de l'ouest-sud, traversera plusieurs des centres de la banlieue de Marseille, servira à l'irrigation de leur campagne et donnera de l'eau à la grande ville, pour venir ensuite tomber dans la mer, à l'extrémité de la belle promenade du Prado[1].

A l'horizon, se dessine la grande croix plantée au sommet de la montagne de *Gardelaban*; une *baume* troue le rocher; elle est en vénération dans la contrée. Longtemps on crut que la montagne renfermait une mine d'or. Hélas! de l'examen d'un géologue attentif résulta l'écroulement des espérances qui faisaient d'Aubagne une nouvelle Californie. Les filons aurifères se réduisirent à « des amas de fer hydraté, contenant des pyrites au reflet doré ».



Fontaine monumentale élevée en l'honneur de J.-J. Barthélemy.

La déconvenue fut oubliée devant les résultats d'un travail de plus en plus actif.

Aubagne regarde comme lui appartenant l'abbé Barthélemy, dont la famille habitait en effet la ville, et où il fut élevé, mais c'est bien à Cassis que ce savant est né. Aubagne, du moins, n'a pas voulu en avoir un complet démenti, et elle a élevé un monument à la mémoire du célèbre écrivain.

Il ne faut pas confondre l'abbé Sicard, le zélé continuateur de l'œuvre sublime de l'abbé de l'Épée, avec le P. Sicard, savant jésuite, né à Aubagne en 1677, et mort de la peste (1726) en Égypte, pays qu'il a contribué à faire mieux connaître, au point de vue ancien et moderne, par de très intéressants travaux[2].

L'influence d'Urbain Domergue, dans l'enseignement du français, ne

1. L'Huveaune a un parcours de 55 kilomètres. Elle prend sa source entre Nans et Saint-Zacharie.
2. C'est dans les *Lettres édifiantes*, monument précieux pour l'histoire des découvertes et de l'influence des Français en Amérique, qu'il faut chercher les œuvres du P. Sicard.

saurait être oubliée, et ce n'est pas faute de zèle de sa part si notre orthographe diffère encore autant de notre prononciation.

En vérité, nous aurions grand besoin que son *Journal de la Langue française* vînt faire bonne justice des fantaisies, ou bizarres, ou ridicules, ou incompréhensibles, devenues aujourd'hui le langage d'un trop grand nombre d'écrivains. Très certainement, quand le monde universitaire estima trop étrange la nomenclature savante, proposée par Domergue pour notre grammaire, on ne se doutait pas des fâcheuses innovations devenues, maintenant, lecture et langage courants. Puisse un nouveau grammairien, aussi zélé que le célèbre Aubagnen, nous en délivrer bientôt! Né en 1745, Domergue, devenu membre de l'Institut, après la carrière la plus laborieuse, mourut en 1810.

Ne détournons plus la tête, car nous serions tentés d'aller parcourir Gémenos et le délicieux vallon de Saint-Pons, chantés par Delille. Nous devons retourner vers la mer, et nous arrivons bientôt sur la montagne dominant l'ancien *Carsicis portus* de l'Itinéraire d'Antonin.

Cette opinion a prévalu, bien que plus d'un doute existe encore.

Le *Carsicis portus* est devenu, sans effort trop grand, le nom moderne de Cassis. A moins, chose aussi vraisemblable et aussi plausible, que ce nom ne vienne du vieux provençal : *classis*, filet; on dit encore, en patois francisé, *chassis*, mot dérivant du verbe *cassar*, chasser, et, expressément, des filets de chasseur ou, encore, un lieu propre à tendre des filets. Peut-être ce mot est-il d'origine ligurienne et dut-il s'appliquer à la pêche comme à la chasse, car on appelle *cassidagnos* des écueils situés dans la mer, près de Cassis[1].

En ce qui concerne la petite ville où nous nous rendons, le mot devait principalement s'appliquer à la pêche, de nos jours encore très active; mais il est certain que, dans cette campagne accidentée, sans chercher beaucoup, on trouverait plus d'un *agachon*, ou poste de chasse fréquenté : les oiseaux migrateurs surtout promettent aux Nemrods de sérieuses récompenses de leur longue attente.

Si, d'une part, le voisinage de Marseille dut toujours être un obstacle au développement de Cassis, d'autre part, le plus sommaire examen du rivage prouve que le petit port offrait un refuge précieux, à une époque

1. Cette opinion est empruntée à la *Statistique des Bouches-du-Rhône*, qui ajoute : « Cassis est employé tel quel, et dans le même sens (filet) par Ovide. Virgile écrit *Cassis*, de là *Cassita*, nom latin de l'alouette, parce qu'on la chasse au filet ».

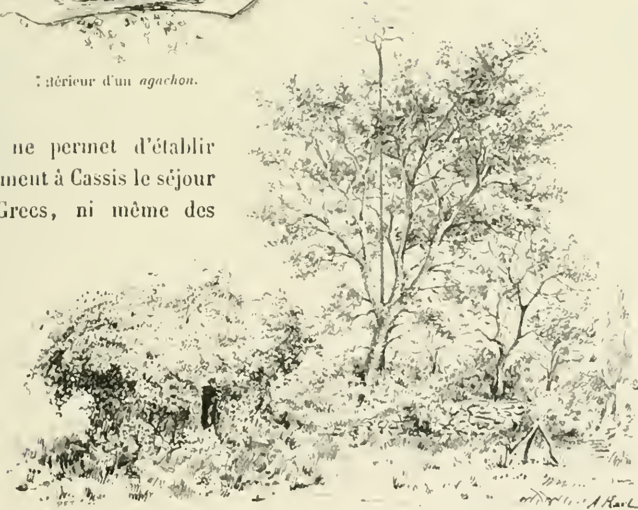
où les lourds bateaux en usage ne s'éloignaient guère de l'abri des baies naturelles et y pénétraient à la moindre menace de danger.

Pour les bateaux venant de l'Orient, et c'était la grande majorité, le doublement du cap rocheux étendu entre Marseille et Cassis (cap formé par la *chaîne de Saint-Cyr*, le *mont de Puget*, la petite *chaîne de Gradule*) devait souvent offrir de sérieuses difficultés.

Mais le port les recevait; ils y attendaient le moment de reprendre la mer. Aucune ruine ne permet d'établir clairement à Cassis le séjour des Grecs, ni même des Romains; cependant, il est très peu probable que les premiers ne connuren pas ce refuge, et que les seconds le négligèrent. Seulement, les conditions de la marine n'étant pas celles d'aujourd'hui, les installations nous en paraîtraient bien rudimentaires, quoiqu'elles fussent très suffisantes alors.



Intérieur d'un *agachon*.

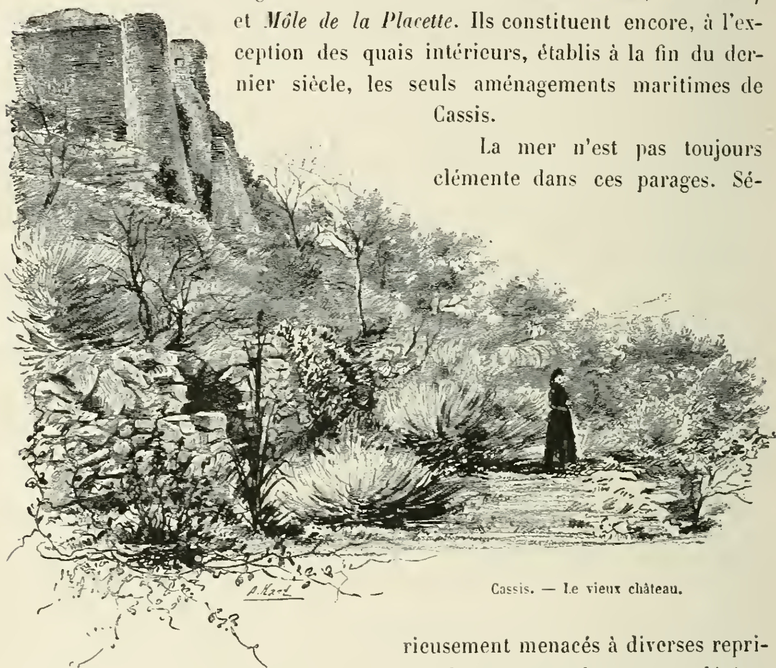


Agachon ou poste de chasse, caché sous le feuillage.

Toutes les découvertes se sont bornées à quelques vestiges de quais, supposés romains, effondrés dans les flots vers 1755.

Le port actuel date de Louis XIII. Une ordonnance du roi (30 septembre 1633) prescrivit de construire la jetée ou môle, qui abrite l'entrée, et deux petits môles intérieurs. Ces ouvrages existent toujours; ils sont désignés sous les noms de *Môle Vieux, Môle Neuf* et *Môle de la Placette*. Ils constituent encore, à l'exception des quais intérieurs, établis à la fin du dernier siècle, les seuls aménagements maritimes de Cassis.

La mer n'est pas toujours clémente dans ces parages. Sérieusement menacés à diverses reprises, les ouvrages du port ont dû être reconstruits et les réparations ont absorbé une somme assez forte; il avait même été question d'améliorer le tirant d'eau, variant de 4 à 5 mètres, et de le porter à près de 6 mètres en moyenne : les exigences budgétaires n'ont pas permis cette dépense, utile pourtant, car le port de Cassis est intéressant.


Cassis. — Le vieux château.

Présentant une étendue de trois hectares, avec un développement de 700 mètres de quais, il est animé par l'exportation de la pierre de taille, la plus belle de la Provence, que fournissent les carrières environnantes. Toutes les constructions soignées de la région, à Marseille, à Toulon, et autres villes, ont pour soubassement cette pierre, de nature calcaire, très compacte et à grains réguliers. Elle entre aussi dans les travaux maritimes :

Marseille, Toulon, La Ciotat, Port-de-Bouc, Martigues, Saint-Louis-du-Rhône, l'ont employée. Elle est connue à l'étranger, où on commence à la demander. La plus grande partie de tous ces envois a lieu par mer, moyen économique, de beaucoup préféré et avec raison.

Le port voit aussi l'embarquement des produits de nombreuses usines à chaux hydrauliques, ainsi que des ciments de *Roquefort* et de *la Bédoule.*

Sans son port, Cassis ne pourrait guère tirer parti de ses ressources naturelles : son unique communication avec l'intérieur du pays étant la station du chemin de fer de Marseille à la frontière, gare située à une distance de *trois kilomètres* et à une élévation de 130 mètres environ au-dessus des quais. On comprend, dès lors, que les expéditions par voie ferrée



Cassis. — Vue générale, prise du phare.

soient des plus réduites. En revanche, le mouvement accusé par la douane du port donne un chiffre de 466 tonnes à l'entrée, subitement élevé à *vingt mille cent quarante-neuf* tonnes pour la sortie; sur l'ensemble, le commerce extérieur prend près des deux tiers, le reste appartient au cabotage dans la Méditerranée, pour la côte comprise entre Marseille et Nice. Cannes, à elle seule, a réclamé (1886) près de 4000 tonnes de matériaux à bâtir.

Dans le mouvement général, la voie ferrée ne reste pourtant pas inactive. Elle apporte près de 7000 tonnes de marchandises, mais on ne lui en confie pas plus de 1800 au retour, à cause, nous venons de le voir, de sa situation, et, aussi, du moindre avantage offert par ses tarifs.

La pêche occupe, à Cassis, quarante bateaux, ne dépassant guère, en moyenne, une jauge de deux tonneaux[1]. Leur équipage est de quatre-

1. Réunis, ils présentent une jauge de 100t,5.

vingts marins, dont le rude travail n'obtient pas une très enviable récompense, car, en 1887, le prix total de vente du poisson n'atteignait pas *soixante-trois mille francs!*

Une autre pêche, plus pénible encore, mais plus rémunératrice, celle du corail, était jadis pratiquée par les marins de la localité. Grâce aux engins destructeurs employés par les pêcheurs italiens, les gisements de coraux ont à peu près disparu, ceux que les dragues de fer n'ont pu enlever ayant été trop atteints pour pouvoir prospérer, pourrissent sur pied.

En ce qui concerne l'agriculture, les vignobles ne donnent plus beaucoup de ces vins blancs et muscats, si agréables, dont la réputation était des mieux établies. Heureusement, les habitants sont laborieux; ils finiront par rétablir les clos ravagés.

L'histoire du petit port de Cassis n'est pas longue, absorbé qu'il a toujours été par sa puissante voisine, Marseille. Il dut, comme toutes les baies du littoral, recevoir les flottes sarrasines, et sa campagne n'échappa pas aux invasions barbares. Des événements qui marquèrent leur empreinte sur la petite ville, nous ne voulons citer qu'un épisode vraiment pittoresque[1].

Au plus fort de la peste de 1720, Cassis, comme tous les ports du littoral[2], souffrit cruellement de la contagion et de la famine. On fut alors avisé que le pape Clément XI expédiait à Mgr de Belsunce un fort chargement de blé, avec mission de le distribuer dans Marseille ou ailleurs, comme il le jugerait à propos. Un peu plus tard (décembre 1720), on apprit que les tartanes apportant le blé venaient d'être obligées de relâcher dans le golfe des Lèques[3], par suite de la violente tempête de mistral qui balayait la mer.

Les marins de Cassis n'hésitèrent pas. La faim pressait et la distribution espérée pouvait se faire attendre: mieux valait se servir soi-même. En conséquence, on arma vivement les bateaux du port et on courut sus au golfe des Lèques; une tartane papale, partie en avant-garde, fut aperçue; on fondit sur elle et on la prit sans grande résistance. Son chargement fut distribué, sous la réserve faite par ces nouveaux « pirates » que l'on en payerait le prix à l'évêque de Marseille, « comme c'était justice ».

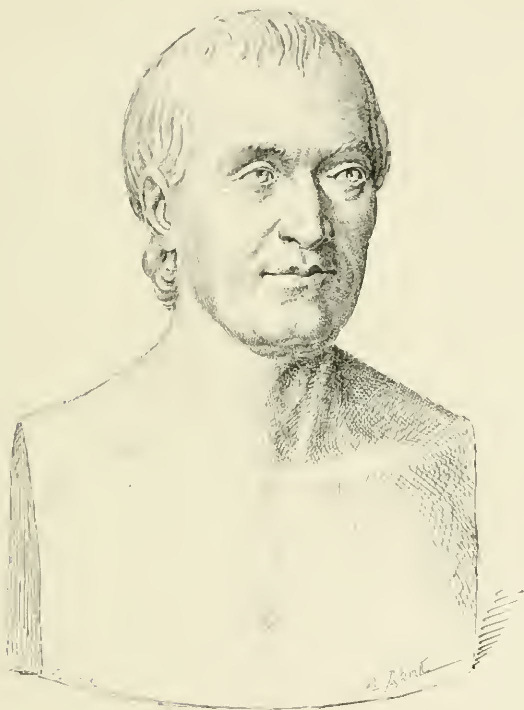
Où l'histoire devient touchante, c'est quand sonna l'heure du règlement

1. Nous l'avons trouvé retracé de la plus spirituelle façon dans une petite brochure intitulée : *Un épisode de la peste de 1720 à Cassis*, par Mgr Ricard, professeur honoraire des Facultés d'Aix et de Marseille, qui commente ainsi la relation du fait, écrite par un contemporain, « Messire Cabrol, curé de Cassis ».

2. Sauf celui de La Ciotat, fermé par un cordon sanitaire sévèrement maintenu.

3. Fond du golfe de La Ciotat.

de la dette. Mgr de Belsunce arriva à Cassis « monté sur une ânesse », car il avait distribué tout ce qu'il possédait. Ses reproches ne furent pas très sévères, bien que les comptes présentés fussent des plus embrouillés; le prélat donna même « deux cents livres » sur l'argent qu'il avait recueilli et qu'il por-



J.-J. Barthélemy.

tait en personne aux communes frappées; mais il exigea qu'un règlement lui serait remis. Cela demanda longtemps : enfin, la Communauté de Cassis finit par se reconnaître débitrice d'une somme de « six mille cinq cents livres », fort inférieure, en réalité, au prix du blé « conquis ». Mais Mgr de Belsunce ne chicana pas ce total; bien plus, il voulut que le capital en fût employé « à fonder, à Cassis, des écoles pour l'un et l'autre sexe », ne réservant « à ses pauvres » que l'intérêt de la somme due.

Ici se place un piquant épilogue. Messire Cabrol, négociateur entre la

ville et le prélat, regretta de ne s'être pas montré plus exigeant dans le règlement de la dette, « car beaucoup de débiteurs eussent pu payer davantage et la paroisse y aurait d'autant gagné ; mais pouvait-on s'attendre à une telle générosité? »

Ce n'est pas, croyons-nous, l'un des traits les moins à l'honneur de Mgr de Belsunce que cette charité large, compatissant à toutes les misères et, du mal, sachant tirer l'occasion d'un inappréciable bienfait.

Cassis est la ville natale de l'abbé Barthélemy, le savant archéologue qui, entre ses voyages nombreux, ses études de linguistique (comprenant non seulement le grec ancien et moderne, le latin, mais aussi l'hébreu, le syriaque, le chaldéen, l'arabe) et ses travaux si importants, comme numismate, trouva le temps d'écrire le *Voyage du jeune Anacharsis en Grèce*. On assure qu'il y travailla pendant trente années, chose possible : l'abbé Barthélemy était à la fois si affairé et si soigneux de ses ouvrages! Les critiques n'ont pas manqué à son œuvre la plus connue, dont l'*Introduction*, néanmoins, peut passer pour un modèle, et dont le cadre simple, ingénieux, le style vraiment élégant, bien qu'un peu froid, garderont sa renommée de l'oubli.

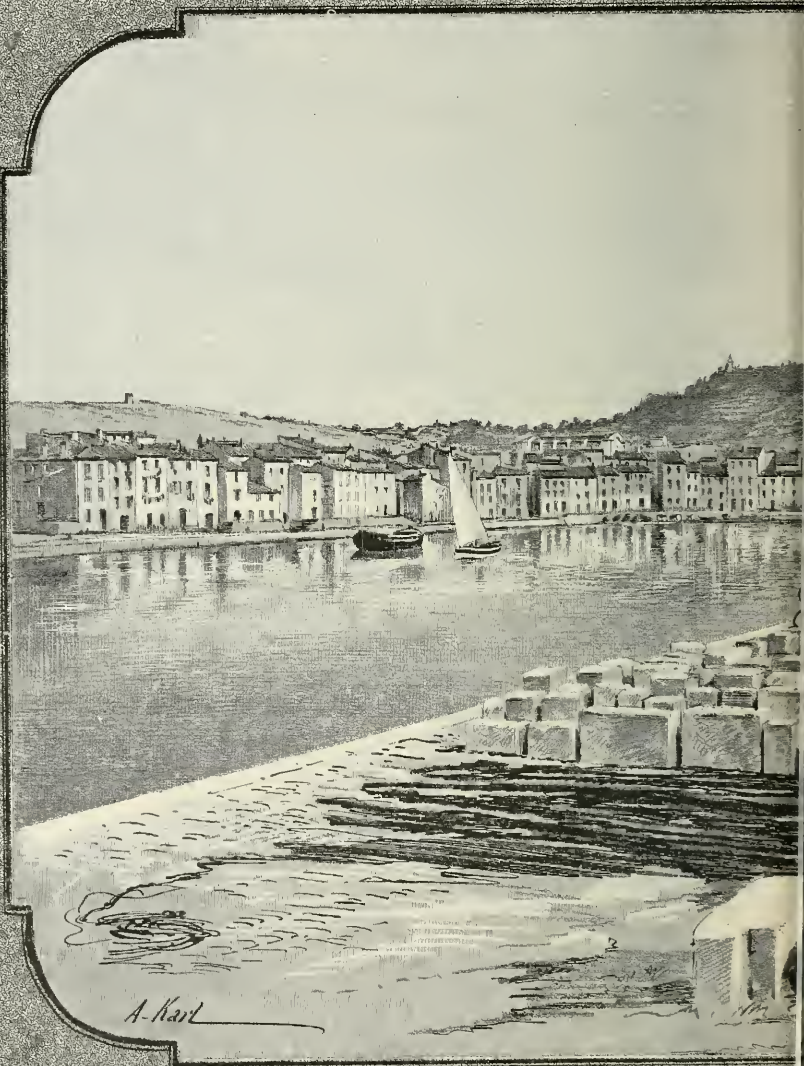
L'infatigable écrivain fut membre de l'Académie des inscriptions et de l'Académie française, mais ses œuvres diverses, très savantes, très estimables, pâlissent dans la mémoire publique, devant sa fidèle résurrection de la Grèce au temps de Périclès, restée, pour tous, le vrai titre de gloire de Barthélemy (1716-1795).

Auguste Vidal a été désigné sous l'appellation « de Cassis », jointe à son nom. Chirurgien célèbre, il a laissé des travaux relatifs à son art; l'un d'eux, traitant de *Pathologie externe*, est surtout estimé. Malheureusement, Vidal mourut trop tôt, à cinquante-trois ans à peine (1803-1856).

Cassis est un petit port d'aspect attrayant, adossé au pied d'une falaise de roches élevées, dans lesquelles il semble se blottir pour rechercher un peu d'ombre, ou pour demander un abri contre les blocs pouvant rouler du sommet des hautes montagnes qui dominent son refuge.

Sur la cime la plus élevée de cet escarpement, le *Gibel*, Mistral a placé la retraite d' « Esteulle », héroïne du poème *Calandau*.

Noirâtre, menaçant, le *cap Canaille*, continuant le mont Gibel, sort tout droit de la mer et élève, à 416 mètres, sa crête couronnée de pins. Du côté de la terre, ses pentes, plus inclinées, développent de jeunes taillis et ont reçu différentes cultures.



CASSIS



LE PORT

Il cache, dans le prolongement de son sommet, les belles grottes du *Ragage*, et, lorsque l'on parvient à son extrémité sud-est, l'œil peut contempler une superbe étendue de flots, avec les mille faces des écueils ou des caps défendant la côte, creusée pourtant par un grand nombre de *calanques*[1].

En abaissant le regard vers Cassis, on domine le vieux château fort, construit sur l'arête de la première falaise touchant la petite ville. Partout, dans ces roches



Vidal (de Cassis).

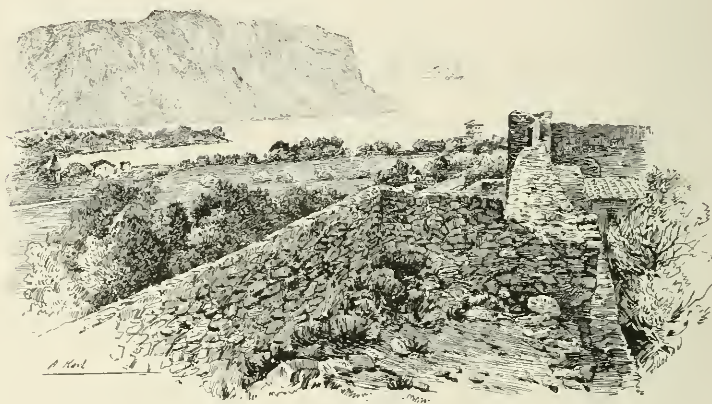
teintées de nuances sombres ou vives, on a relevé des traces d'éruption, qui font croire à la présence d'un volcan maintenant endormi sous les flots.

Après avoir un peu dépassé la ville, et en remontant le rivage vers l'ouest, par une route coupant des collines plantées de pins, parfumées de romarins, de lavandes, de thyms, de myrtes, de bruyères, de genêts, on ne tarde pas à rencontrer une sorte de long canal, divisé sur son étendue (un kilomètre

1. Mot provençal qui, nous l'avons déjà dit, signifie une petite baie, une crique naturelle encaissée dans les roches.

environ) en plusieurs petites criques, dont les parois, formées d'une roche gris blanc, très brillante, sont alternativement à pic ou un peu inclinées et variant de 15 à 40 mètres d'élévation.

Au fond de ce défilé naturel, la mer prend souvent une franche couleur d'émeraude ou un reflet d'améthyste très accentué. Si fougueux qu'ils puissent être en dehors de la « calanque », les flots se calment, à peine entrés dans la ceinture rocheuse, et il est arrivé plus d'une fois que *Port-Miou* (ainsi l'appelle-t-on)[1] a offert un refuge contre l'ouragan.



Cassis. — Le cap Canaille, vu du châtea·

L'imagination populaire, toujours amie du merveilleux, affirme qu'un....

« pêcheur génois, surpris par la tempête et ne pouvant maîtriser son bateau, que les vagues poussaient à la côte, avait abandonné à son fils la barre du gouvernail; celui-ci, obéissant à une inspiration soudaine, met résolument le cap sur le défilé étroit de Port-Miou, et malgré les imprécations de son père, se dirige vers le rocher qui se dresse à l'entrée comme un éperon menaçant. Affolé par cette manœuvre insensée, le père se précipite sur son fils et le frappe mortellement. Au même instant, la barque double l'écueil, le rocher s'entr'ouvre et le navire s'engage dans une cluse étroite et jusqu'alors invisible: c'est le calme et le salut[2]. »

La même légende se retrouve en cent endroits divers, dans les régions occidentales de l'Europe et jusqu'en Norwège, prouvant, une fois de plus, le fond commun des traditions de l'humanité.

1. « Le nom de Port-Miou, *Portus Melior*, semble indiquer qu'elle a été considérée de tout temps comme un des meilleurs abris de la côte. » M. Lenthéric, *La Provence maritime*.
2. *Ibidem*.

Au surplus, Port-Miou peut revendiquer un titre historique d'une incontestable authenticité. Le pape Grégoire XI, voulant rétablir (1377) à Rome le Saint-Siège, quitta la France par Marseille. Les vents retinrent longtemps sa petite flotte dans l'archipel marseillais et le contraignirent, une fois encore, à jeter l'ancre, avant d'avoir atteint la rade de Saint-Nazaire-du-Var. Les pilotes le firent pénétrer dans la calanque de Port-Miou, dénommée *Portus-Milouis* par l'historien du voyage.

Aucun ruisseau ne vient se jeter sur toute la vaste étendue de côte située entre l'embouchure de l'*Huveaune*, près Marseille, et celle du *Vède*, au fond du golfe de La Ciotat ou des *Lèques*.

Mais, près de Cassis, et justement dans la partie nord de la calanque de Port-Miou, une source, ou plutôt une rivière souterraine vient bouillonner avec assez de violence pour qu'elle puisse repousser les embarcations à plusieurs mètres de son orifice. Suivant l'opinion de géologues distingués, notamment de M. Alfred Saurel, cette source serait produite par les *Embus*, gouffres ouverts dans les anciens marais de Gémenos et d'Aubagne. Les drains naturels recevant ces eaux courent sur une distance de près de 12 kilomètres, et comme ils franchissent une hauteur planant de plus de 150 mètres sur la mer, la violence de leurs flots, à l'embouchure dans Port-Miou, s'explique d'elle-même.

Le manque de ruisseaux entretient l'aridité du sol et les Cassidens auront toujours plus de ressources assurées dans l'exploitation de leurs carrières de pierres de taille ou dans leurs fabriques de chaux et de ciments, que dans leurs champs brûlés par le soleil. La vigne seule s'accommode de cette sécheresse. Puisse-t-on combattre efficacement ses nombreux ennemis!

La traversée entre Cassis et La Ciotat est des plus agréables; pour le plaisir du regard, le rivage se découpe au mieux en aspects ou bizarres ou pittoresques.

Cependant, nous allons prendre une autre route pour nous rendre à Ceyreste, l'ancienne ville gréco-romaine, distante de moins de 5 kilomètres de la mer, et dont La Ciotat était le port.

Il nous faut repasser devant Cassis, qui paraît, en ce moment, reposer tranquille au fond de son lit de roches, sous la double protection de son château et des môles de son petit port.

Grâce aux travaux de dérivation entrepris dans le département entier, la

ville entend, aujourd'hui, bruire plusieurs fontaines, arrosant ses places, ses rues et baignant le pied des arbres qui l'ombragent.

De l'eau, de la verdure, de superbes échappées sur la mer et sur les falaises, avec du travail assuré, Cassis ne demande rien de plus, et s'endort au murmure de ses flots chatoyants.



Le banc du « Cagnard ».

CHAPITRE XIII

CEYRESTE. — LA CIOTAT

Abrupte, montueuse, ravinée par les moindres pluies qui en emportent la mince couche de terre, encombrée de cailloux rendant la marche assez pénible, telle se montre la route, unique moyen de communication existant, jusqu'à ces dernières années, entre Cassis, Ceyreste et La Ciotat. On le comprend sans peine, les relations devaient alors être bien restreintes, aussi la vie active se retirait-elle peu à peu de Ceyreste, trop éloignée du rivage et ne possédant rien qui pût favoriser son entrée dans le grand mouvement de l'époque.

Des traces de la voie romaine littorale se découvrent encore en divers points du chemin et, tout en se pliant à ses nombreux lacets, le regard profite de magnifiques échappées sur Cassis, sur la mer, sur les falaises, sur les vallées profondes, comme sur la très ancienne ville qui apparaît, resserrée entre les montagnes. Une végétation vigoureuse l'encadre gracieusement et son modeste clocher émerge de la verdure, au milieu de jolies maisons d'habitation.

Bien abritée par le plateau de *Cuges*, la terre produit l'olivier, le figuier, le genévrier, la vigne, le câprier, le chêne à kermès, le pin d'Alep, le pin de Corse. Il en résulte, pour la couleur générale, une tonalité douce, donnant un grand charme au paysage, et peut-être a-t-il raison, le proverbe provençal qui en vante l'attrait exercé sur le visiteur.

Ceyreste est regardé comme l'ancienne *Citharista*, nom qui viendrait de la forme d'une montagne littorale, représentant assez bien une *tiare*[1]; il pouvait venir aussi d'une consécration faite à Apollon, dieu de la musique, l'instrument appelé cithare répondant, avec un peu de bonne volonté, à l'aspect du rocher.

1. Le mot grec *Citharista* signifie tiare ou couronne.

On a également appelé la ville *Cesaris Statio*; car, dans le Midi, comme, au reste, un peu dans la France entière, le souvenir de César est rattaché à l'existence de toute localité ancienne. Remarquons, néanmoins, que le nom de Ceyreste sent bien son origine grecque et, de plus, qu'il était connu longtemps avant la conquête des Gaules.

Lorsque les Romains se furent rendus maîtres de la ville, ils la fortifièrent pour se défendre contre les Ligures; des ruines de murailles se retrouvent avec celles d'une tour; mais, d'à peu près entier, il ne reste plus qu'une fontaine, au bassin en pierre de taille, avec sa voûte dallée.

La ville s'étendait-elle jusqu'à la mer? Chose peu probable, eu égard à la configuration des lieux, élevés de 74 mètres au-dessus du niveau de la Méditerranée; elle avait, néanmoins, un port situé vers la partie occidentale du vaste golfe connu, de nos jours, sous le nom de golfe de La Ciotat, ou, plutôt, des *Lèques*, petit hameau occupant son extrémité centrale.

En quelque sorte, Ceyreste était la ville patricienne, la ville riche, et La Ciotat, le bourg des marins. Mais les liens les plus étroits unissaient ensemble les deux localités.

A l'abri des fortifications de Ceyreste, les Ciotadens trouvaient un asile pour leurs familles et leurs biens mobiliers. De plus, tous les hommes valides de l'opulente ville étaient tenus d'accourir, en cas de besoin, prêter main forte aux marins du bourg[1].

L'abbaye de Saint-Victor (de Marseille) possédait la seigneurie de Ceyreste, et plusieurs siècles passèrent sans amener aucun changement dans les relations des habitants. Le moment vint, toutefois, où Ciotadens et Ceyrestéens soulevèrent, comme à plaisir, différend sur différend.

L'abbé de Saint-Victor, ne pouvant parvenir à les concilier, prit une décision radicale. Le 17 du mois de mars 1429, il sépara les intérêts des deux bourgs, en donnant une existence distincte à La Ciotat et en lui assignant un territoire suffisant, pris sur le territoire commun.

Ceyreste ne tarda à pas éprouver les effets du partage : l'oubli se fit autour d'elle, pendant que grandissait l'importance de La Ciotat; mais, dans sa déchéance, elle garda le respect de son nom et mit son orgueil à préserver ses mœurs des vices trop communs aux cités riches. La réputation d'honnê-

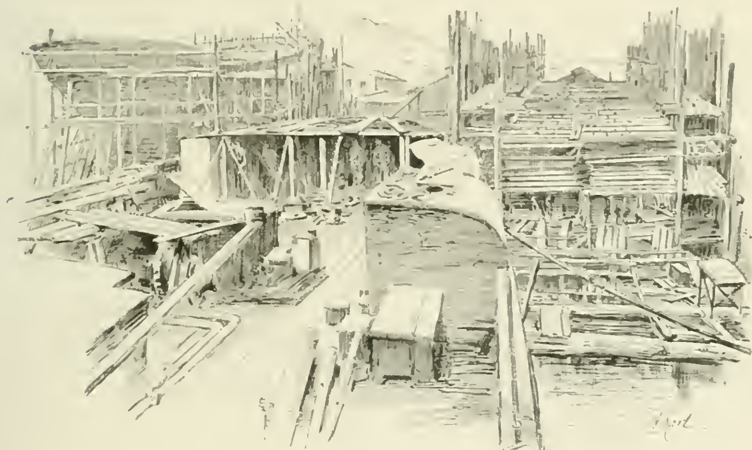
1. Nous voudrions pouvoir donner en entier, sur ce sujet, un document extrêmement intéressant, publié dans le *Bulletin démocratique des Bouches-du-Rhône* (à La Ciotat) par CIVITATENSIS, pseudonyme qu'il ne nous est pas permis de dévoiler, mais qui cache un écrivain ciotadin justement apprécié pour ses travaux sur sa ville natale. Le document auquel nous faisons allusion est intitulé : *La Ciotat avant l'invention de la poudre.*

leté des habitants a été si bien établie que nous trouvons d'eux ce magnifique éloge[1], encore mérité, du moins en partie :

« Il est de notoriété publique que jamais aucun Ceyrestéen n'a subi de peine infamante, ni même afflictive. Jamais aucun crime n'a été commis dans la commune! »

Ceyreste peut se consoler, par ces souvenirs, de la pensée d'être devenue une simple commune, à peine peuplée de sept cents habitants.

Son isolement, d'ailleurs, a cessé. Plus n'est besoin de suivre les affreuses routes, où l'on se rompait de fatigue pour franchir une très courte distance.



La Ciotat. — Chantier de construction.

En 1887, la Compagnie des chemins de fer régionaux des Bouches-du-Rhône a ouvert une ligne reliant Ceyreste à La Ciotat.

En un quart d'heure à peine, on arrive sur les quais de la petite ville moderne, le regard tout ébloui du paysage offert par le golfe et que nous retrouverons bientôt, plus imposant encore, avant de dire adieu à La Ciotat.

Nous pouvons donc étudier d'abord les causes qui, de ce dernier bourg, modeste en somme, ont fait une ville florissante, animée par le travail intelligent, et ont porté son nom, avec notre pavillon, aux extrémités les plus reculées du monde.

1. *Statistique des Bouches-du-Rhône*, 1824.

Ce fut un jour vraiment heureux pour La Ciotat que celui où les ingénieurs des Messageries Maritimes, jugeant sainement la question, choisirent (1851), pour fonder les vastes ateliers de la Compagnie, une anse située à l'extrémité sud-occidentale du golfe des Lèques. Ils trouvaient de la sorte l'espace nécessaire, ainsi que toutes les facilités d'aménagement et d'extension qui leur eussent manqué à Marseille.

Des chantiers de construction y existaient déjà; ils furent acquis, agrandis et couvrent, maintenant, plus d'un hectare d'étendue, sur lequel ont été établies trois grandes cales pouvant recevoir des navires de 150 mètres de longueur.

Près des cales, sur l'emplacement du Vieux Môle, se trouve un bassin de radoub, creusé à ses frais par la Compagnie (de 1864 à 1868), et mis en état de recevoir des navires de 150 mètres de long, avec un tirant d'eau dépassant 6 mètres.

La surface occupée par les ateliers, les magasins et les bureaux n'est pas moindre de 6 hectares.

Des chantiers et ateliers de La Ciotat sont sortis presque tous les navires des Messageries Maritimes, notamment ces magnifiques paquebots affectés au service de l'Indo-Chine et de l'Australie. Rien, quoi qu'en puissent penser les entêtés admirateurs de l'industrie étrangère, rien ne surpasse, dans aucune marine, ces navires si élégants de forme, si bons marcheurs, si bien aménagés, si luxueusement installés qu'ils en ont acquis un renom universel et sont jalousement enviés par nos rivaux.

Toute la flotte des Messageries, ayant Marseille pour port d'attache, vient à La Ciotat, après les voyages de Chine ou d'Australie. Chacune de ces campagnes dure environ quatre mois et les paquebots, une fois débarrassés de leur cargaison, passent au bassin ciotaden pour subir un si minutieux examen qu'il serait possible de dire qu'on les en voit ressortir tout neufs.

Ce travail de réparation contribue, pour une large part, au mouvement maritime de La Ciotat, et on s'en fera une idée en constatant que, pendant l'année 1887, *soixante-quatorze* navires sont venus le subir. Un seul d'entre eux n'était pas prêt au 31 décembre, mais l'ensemble des entrées et sorties ne représentait pas moins de *cent quarante-sept navires* et une jauge dépassant 295 000 tonneaux.

A cette activité il faut joindre la construction (depuis l'année 1851 au mois de décembre 1887) de *soixante-sept* navires à vapeur, jaugeant plus de 156 000 tonneaux.

Aussi comprend-on l'anxiété avec laquelle les Ciotadens suivaient les diffé-

rentes phases du renouvellement du traité des Messageries Maritimes avec l'Etat, pour les grands transports postaux de l'Indo-Chine, de l'Australie, du Brésil.

C'était bien l'existence même de leur ville qui se trouvait en jeu, car, depuis 1851, la population ouvrière des chantiers a plus que doublé le nombre des habitants et, en dehors de ces chantiers, il n'y a pas de commerce, à peine un rudiment d'industrie, fourni par l'exploitation de carrières. On trouve, en effet, aux environs, des masses de grès calcaires et de



La Ciotat. — Machine à percer.

grès siliceux employés à la taille de pavés. Marseille et les autres villes du littoral achètent ces pavés; ils sont expédiés par mer, avec quelques poteries communes venant d'Aubagne; mais, hors de là, les barques ciotadennes n'ont rien à exporter.

Au contraire, les approvisionnements de toute sorte destinés aux chantiers et ateliers des Messageries Maritimes, forment une très importante branche de transports, desservie soit par mer, soit par terre.

Cette dernière voie était unique jusqu'en 1887, et, encore, la gare de Paris-Lyon-Méditerranée est-elle désavantageusement située, à 5 kilomètres

de distance, avec une surélévation de près de 62 mètres au-dessus du niveau des quais.

Le transport maritime restait de beaucoup préférable. La construction du petit chemin de fer local de La Ciotat-Ville à Ceyreste, desservant La Ciotat-gare, a remédié à l'inconvénient, mais il est trop facile de comprendre que, sans le grand mouvement des ateliers des Messageries, le chemin de fer et le port resteraient bientôt sans trafic.

Grosse serait la perte pour le Paris-Lyon-Méditerranée, qui a emporté (1886) 59 000 tonnes de marchandises, et a vu 60 000 voyageurs circuler pour La Ciotat.

Grosse perte ou plutôt ruine pour le port qui, en 1886 également, a reçu un total de *sept cent dix navires*.

Heureusement, les craintes ont été dissipées : les Messageries restent en possession des lignes qu'elles ont si bien desservies et où, si fièrement, sans reculer devant les rodomontades de nos voisins, toujours prêts à nous dénigrer, elles ont su établir, comme construction et comme aménagements, le renom des paquebots français. Il en résulte que chaque lancement de navire est une fête pour la population entière, acclamant chaleureusement le nouveau paquebot et lui souhaitant une longue, une paisible carrière.

Quelle joie, lorsque le lancement[1] n'a pas subi le moindre petit échec! et il en est à peu près toujours ainsi.

Quel empressement pour visiter le nouveau paquebot, pour constater les progrès accomplis, pour admirer sa riche décoration!

Chacun se souvient d'un fait intéressant : on parle de la brillante inauguration, en 1883, du service de la nouvelle ligne australienne, faite avec le beau bâtiment *Natal*; on rappelle que les vitesses moyennes ont été successivement élevées de trois nœuds[2], sur les diverses lignes, et que les navires en construction dépasseront encore cette rapidité de marche.

On se plaît à raconter avec quel soin les paquebots sont aménagés pour les longues traversées : pont couvert de plantes vertes et de fleurs, salons aux peintures artistiques, bibliothèques bien fournies, tout étant calculé de manière à rendre plus supportable la monotonie du voyage.

Puis, toujours avec le même entrain, on dépeint ces vastes chantiers, ces ateliers immenses où chaque chose, chaque détail nécessaire à la

1. Pour les diverses opérations du lancement d'un navire, voir le volume, *côtes Normandes*.

2. Pour l'application de tous ces termes maritimes, voir volume, *côtes Normandes*, chapitres Le Havre et Cherbourg.

flotte puissante, est l'objet de tant de soins. Tôlerie, mécanique, chaudronnerie, serrurerie, ébénisterie, menuiserie, corderie, tapisserie, peinture, fers, rien, sauf, il va de soi, les matières premières, rien qui ne sorte de la main des ouvriers des Messageries.

On n'oublie pas davantage de montrer les ingénieurs de la Compagnie, constamment occupés à la recherche des améliorations, des progrès à



La Ciotat. — Sortie d'un navire.

accomplir, recherche couronnée de succès, comme on a pu le constater, une fois de plus, lors du lancement du *Portugal*, le magnifique paquebot dernièrement construit.

A ces récits, la verve des vieux marins se réveille et, en souriant, ils s'écrient :

« N'est-il pas naturel que La Ciotat soutienne son antique réputation, en construisant de bons bateaux? »

Les anciens ont raison. La Ciotat a toujours construit des navires, et, pendant longtemps, elle fut le grand chantier de Marseille, qui lui

demandait les bâtiments chargés de *faire la caravane*, autrement dit du transport, d'une Échelle du Levant à l'autre, des marchandises des négociants indigènes. Après quelques années de ce service, ils revenaient à La Ciotat avec des cargaisons considérables. Mais, alors, la quarantaine[1] obligatoire se faisait, soit dans les ports italiens, soit à Malte. Lorsque, rigoureusement, elle fut établie à Marseille, La Ciotat déclina avec rapidité, déclin encore accentué par l'Inscription maritime[2] et par les tristesses de la fin du règne de Louis XIV.

C'est, au surplus, le moment d'esquisser à grands traits les principaux événements de l'histoire de La Ciotat.

On s'accorde assez généralement à reconnaître dans la jolie petite ville le *Citharista Portus* de l'Itinéraire d'Antonin, et comme, jusqu'au quinzième siècle, elle dépendit de Ceyreste, on trouve que son nom latin *Burgus civitatis*, se rapportant à une ancienne tour de défense, est l'étymologie du nom moderne. Plusieurs historiens pensent qu'elle fut fondée par les Marseillais, cent soixante ans avant l'ère chrétienne. En tout cas, la ville actuelle peut dater du règne de Raymond-Bérenger IV, dernier prince de la maison de Barcelone.

Le hameau nouveau fut désigné, en langue catalane, *Bort de nostré Cieuta*, dans une charte du 17 mai 1200, par laquelle Raymond accordait différents privilèges aux Marseillais.

« Il paraîtrait donc, par cette épithète, qui ne peut s'appliquer qu'à la ville de Marseille, que le port de La Ciotat fut regardé alors comme un auxiliaire de celui de Marseille. Nous voyons que, dans la suite, on fit de *Bort*, qui, en vieux catalan, signifie *port*, le mot *burgus* : bourg, et alors on regarda La Ciotat comme le bourg de Ceyreste[3]. »

Il est cependant vraisemblable que la première explication est la bonne, car, en 1570, La Ciotat se qualifie elle-même de *Bourg de la ville et cité de Marseille.*

Mais il est toujours imprudent de s'engager beaucoup dans une discussion étymologique; mieux vaut laisser aux écrivains spéciaux le soin de l'élucider[4] et revenir à l'origine de La Ciotat moderne.

Quarante familles de pêcheurs, formant une population de deux cents

1. Voir volume, *côtes Normandes*, chapitres Le Havre.

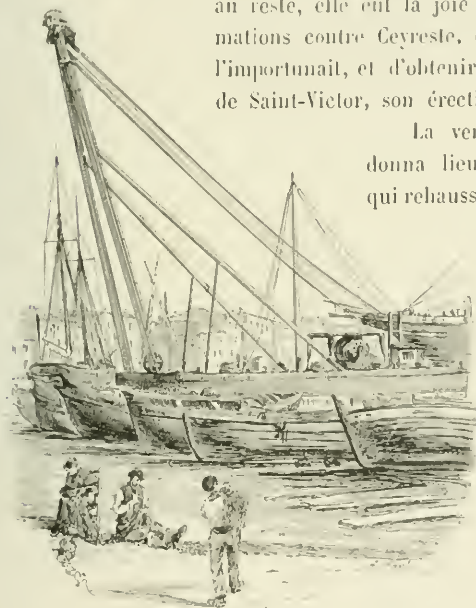
2. Voir volume, *côtes Normandes*, chapitres Cherbourg.

3. *Statistique des Bouches-du-Rhône.*

4. Les historiens de La Ciotat sont nombreux; citons seulement Marin, au dix-huitième siècle; Mgr Ricard et M. Vincent, de nos jours, ne se lassent pas de fouiller les archives de la petite ville et d'en mettre au jour tous les faits intéressants. Nous devons les plus grands remerciements à l'obligeance extrême de M. Vincent, rédacteur en chef du *Bulletin Démocratique.*

personnes, peuplèrent la ville future. Les actes font mention du nombre de vingt barques de pêche (*dè pescar*) et de deux bâtiments de commerce (*dè navigar*). Tous les noms des familles sont catalans.

En 1365, la Ciotat passa, par acte d'achat régulier, en la possession de l'abbé de Saint-Victor. Un instant, dans les premières années du quinzième siècle, les Catalans, partisans de l'anti-pape Pierre de Luna[1], furent maîtres de la ville, leçon qui prouva la nécessité de la fortifier mieux. Peu après, au reste, elle eut la joie de voir accueillir ses réclamations contre Ceyreste, dont la surveillance jalouse l'importunait, et d'obtenir de Guillaume Du Lac, abbé de Saint-Victor, son érection en commune.



La Ciotat. — La grande grue.

La venue de l'abbé en personne donna lieu à une affluence énorme, qui rehaussa encore l'éclat de la cérémonie. Seulement, les Ciotadens reçurent une large part du territoire qui leur avait été commun avec Ceyreste.

Non content de leur avoir fait la part du lion sur Cyreste, il (l'abbé) leur accorda successivement le droit de s'assembler « en parlement » dans une maison commune dite du Saint-Esprit, puis celui de s'administrer eux-mêmes, par procureurs et *caps d'ostals* (chefs de maison), auxquels succédèrent bientôt les syndics et enfin les consuls, fiers de porter le chaperon de satin violet dont les dota la magnificence abbatiale.

Dès lors, la Ciotat eut son existence propre, et un siècle ne s'était pas écoulé qu'elle bâtissait : remparts, église, môles, tours et vigies. Ceux de Ceyreste n'étaient pas contents, mais les Ciotadens, reconnaissants, ne cessaient de crier : *Noël à Guillaume du Lac!*

Hélas! nous avons, depuis, failli aux traditions de la reconnaissance de nos pères! Qui donc se souvient encore du nom de celui qui fut le bienfaiteur et le véritable fondateur de la Ciotat! Est-ce bien la faute des contemporains? Tandis que nos rues et nos quais conservent les noms de citoyens comme Merlet, Segaret, Canolle, Gueymard, etc., qui ont pu, sans doute, illustrer leur pays natal, mais sans laisser beaucoup de traces de leur bienfaisance patriotique,

1. Voir volume, *côtes Languedociennes*, chapitre COLLIOURE et PERPIGNAN.

le nom de celui qui nous a affranchis reste inconnu, oublié, sans gloire et sans merci, et nul écho ne redit plus dans la cité : « Gloire à Guillaume du Lac! »

La réflexion est trop juste, mais sera-t-elle écoutée?

Un épisode de la solennité :

.... Sur l'invitation des parties contractantes, s'approche un personnage qui n'avait cessé de prendre des notes depuis le commencement de la cérémonie. C'était maître André Gallian d'Auriol, notaire public dans les comtés de Provence et de Forcalquier, établi par l'autorité royale. Le notaire donna lecture de tout et promit d'en dresser « l'instrument».

Avec gaieté, l'historien à qui nous empruntons ces lignes nous fait savoir que les archives ciotadennes :

Conservent précieusement cet « instrument ». Maître André Gallian n'y épargna ni le parchemin, ni les formules verbeuses du droit ancien. Les curieux peuvent l'aller constater à la première travée de nos vieilles chartes ciotadennes. Dans une boîte cylindrique est roulée la charte de Maître Gallian. C'est menu et fort difficile à lire. *Le tout mesure environ douze mètres de larges feuilles, en beau parchemin, soigneusement réunies bout à bout, de manière à ne former qu'un seul rouleau.* »[1]

Ce vénérable monument aurait gagné à être disposé en feuillets de volume. Il eût ainsi plus facilement résisté au temps, et l'on eût pu le consulter avec moins de gêne. Une bonne traduction en a cependant été faite par un érudit, que l'on ne saurait trop vivement remercier, car la lecture originale n'est pas accessible à tous.

Peu de villes, on le voit, sont en possession de titres d'origine aussi indiscutables, aussi volumineux, pourrait-on malicieusement ajouter. Toujours est-il que la Ciotat fit bientôt preuve d'une forte vitalité et que le commerce de « la caravane » l'enrichit rapidement. Sous le règne de François I[er], elle comptait, affirme-t-on, douze mille âmes, chiffre peut-être exagéré, eu égard au périmètre de la ville, à cette époque, et au nombre de ses maisons.

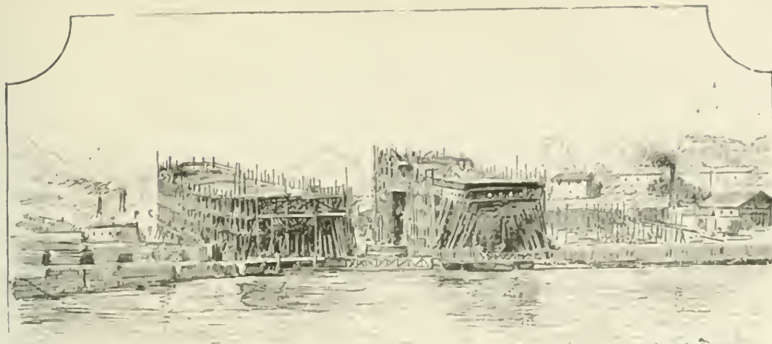
La pêche de la sardine devait constituer un des principaux revenus de la Ciotat, si du moins on s'en rapporte aux figures de ce poisson, sculptées sur des bornes, comme en Bretagne on retrouve le maquereau sculpté, symbole de la dîme[2] offerte à l'Église par les pêcheurs.

Deux choses, pourtant, faisaient défaut à la ville : les communications faciles par terre et l'eau douce.

Les routes manquaient ou les abords en étaient même dangereux, mais

1. Extrait d'un article signé X. Y. Z. et publié par le *Bulletin démocratique des Bouches-du-Rhône*, du 11 septembre 1886. Nous recourrons plus d'une fois au *Bulletin*, rempli des indications les plus intéressantes sur la Ciotat.

2. Voir volume, *côtes Bretonnes*.



la mer suppléait à tout. Elle ne pouvait cependant remplacer l'eau douce, uniquement fournie par deux petites fontaines situées sur le rivage, la première coulant dans l'*anse du Pré;* la seconde, la plus éloignée, appelée *font Sainte :* un ermite ayant fixé sa résidence près de la source[1]. Les Ciotadens se consolaient en gagnant beaucoup d'argent, et ils se préoccupaient peu de l'hygiène de leur ville. Ce fut pis encore,

1. La Ciotat a conservé, sur cet ermite de la *font Sainte* et sur différents autres sujets, des légendes très curieuses, que Mgr Ricard a réunies, de la manière la plus intéressante, sous le titre de *Récits de veillées ciotadennes.*



La Ciotat. — Chantier de construction. — Hôtel de ville.

quand l'établissement de « la quarantaine » à Marseille provoqua la décadence de la richesse commune.

Il fallut l'épouvante, suite naturelle de la peste de 1720, pour tirer les habitants de leur apathie; mais alors, surexcités, ils prirent une mesure énergique. Un cordon sanitaire fut établi et très impitoyablement maintenu.

.... Tous les ports de Provence furent infectés de la peste. La Ciotat, seule, par la sage administration de ses habitants, en fut préservée. Elle dut ce bonheur en partie à la prudence et à la noble hardiesse de ses femmes. L'entrée en était rigoureusement défendue aux étrangers; mais les troupes qui formaient la garnison de Marseille vinrent s'y mettre en sûreté. Il était impossible aux officiers municipaux de leur fermer les portes. Les femmes firent ce qu'ils ne pouvaient faire. Les unes, armées de pierres, montèrent sur les murailles; les autres, chargées de leurs enfants, formèrent une barrière en dedans et en dehors des murs. Les premières menaçaient les consuls de les assommer s'ils admettaient ces étrangers; les autres opposaient le fruit de leur tendresse aux armes des soldats. On se vit forcé de capituler[1].

Les résultats de cette mesure, dont (à défaut de charité) on ne peut méconnaître la sagesse, furent heureux pour la Ciotat. Elle devint l'intermédiaire du négoce de Marseille et reprit une grande animation. Mais, lorsque tout rentra dans l'ordre, la décadence commença de nouveau, et, avec les événements de la fin du dix-huitième siècle, elle était plus menaçante encore. La Ciotat fut souvent attaquée par les pirates barbaresques et par les Anglais. Les deux combats dont elle garde avec le plus d'orgueil la mémoire eurent lieu en 1808 et 1812 : le premier est dit du *Cheval-marin*, nom du vaisseau anglais qui bombarda la ville. Nous n'en voulons retenir qu'un épisode se rapportant à la lenteur du secours envoyé par Toulon :

La lenteur que l'on mit à faire partir de Toulon ces deux frégates n'était pas chose étrange dans ce temps-là, où la plupart des officiers supérieurs de marine possédant des campagnes employaient leurs hommes d'équipage à faire des effrondées, planter choux, raves et navets. Leur fallait-il bien le temps, dans un cas d'alerte, pour se rendre à bord[2].

On croit rêver en lisant cela, mais il faut se souvenir que Napoléon Ier tenait, malheureusement, très peu à la marine, et s'occupait surtout de l'armée de terre, qu'il faisait manœuvrer lui-même sur le grand échiquier européen. Dans ces conditions, les abus ne pouvaient manquer de se glisser à bord de nos flottes et de compromettre l'intérêt national.

La seconde attaque anglaise est dite de l'*île Verte;* elle eut lieu le 1er juin 1812. Déjà, le mois précédent, une corvette française, *la Victorieuse*,

1. L. Marin, *Histoire de la Ciotat.*

2. Lieutaud fils aîné. *Bulletin démocratique des Bouches-du-Rhône,* 19 janvier 1886.

avait trouvé refuge à la Ciotat. Les Anglais voulurent venger leur échec, et une escadre, forte de neuf vaisseaux, trois frégates, deux corvettes et un brick, vint faire une descente à l'*île Verte*, qui commande l'entrée du port ciotaden. Le maire, nommé Guérin, excita le courage des habitants; l'attaque fut repoussée, et eut cela d'heureux qu'elle prouva l'urgence de fortifier l'ilot : des batteries y ont été établies.

Le commerce de la ville ne reprenait toujours pas beaucoup, bien que les vignobles, fournissant un vin renommé, « ce muscat adorable » chanté par Chapelle et Bachaumont, ne fussent pas alors atteints des différentes maladies connues depuis; que les salaisons de sardines occupassent aussi quelques ateliers; que la pêche du corail procurât un certain bénéfice; et que l'industrie du *boutis*, improprement appelée *piqué de Marseille*, ne fût pas totalement oubliée[1].

Il fallut attendre l'établissement (1826), par M. Benet, de grands chantiers de construction maritime, avant de constater un sérieux essor du travail, essor devenu si fructueux, lorsque, vingt-cinq ans plus tard, les Messageries

1. Le *boutis* était une sorte de piqûre, sur toile blanche, dont les ciotadennes obtenaient des dessins merveilleux. Marseille contribuant à répandre ces travaux, on leur avait donné son nom.

maritimes eurent acheté ces chantiers et fondèrent l'entreprise où la Ciotat a trouvé le principe durable de sa prospérité.

Le port s'ouvre au sud-est, laissant entre ses deux jetées une passe de cent mètres environ et offrant un beau développement de quais. Le *môle Vieux*, occupé maintenant par la forme de radoub, datait du quinzième siècle; le *môle Neuf* fut construit au seizième siècle. En 1837, le prolongement de cet abri fut jugé utile et on lui adjoignit la construction du *môle Béroard* ou *Bérouard*[1].

Un peu avant ces travaux, on fit l'essai d'un brise-lames flottant, en bois et à claire-voie, imaginé par le capitaine anglais Tayne. On espérait obvier ainsi à l'agitation de la mer. Non seulement l'expérience ne remédia à rien, mais les tarets eurent vite raison de la charpente, et, en somme, leur voracité coûta deux cent soixante-dix mille francs.

Depuis le commencement de ce siècle, des murs de quais avaient été construits : leurs substructions cachent, paraît-il, des vestiges de murs fort anciens, que l'on fait remonter à l'occupation romaine. De grandes améliorations ont été apportées à ces différents travaux. A partir de 1882, on n'a cessé de viser à un approfondissement du port, pouvant donner 5m,50 de tirant d'eau, sur la moitié de son étendue, et 3 mètres sur l'autre partie, en avant des quais.

La Ciotat n'a pas renié son origine. Fondée très probablement par et pour des pêcheurs, elle a de très bonnes barques de pêche, au nombre de quatre-vingts, montées par cent trente-huit excellents marins. On dit ses eaux poissonneuses; cependant, le produit total n'a pas atteint *quatre-vingt-onze mille francs* en 1887. Comme nous le faisions remarquer au sujet de Cassis, c'est peu, pour tant de labeurs, tant de dangers[2]!

La Ciotat n'a pas perdu la mémoire de plusieurs des hommes qui l'ont honorée.

Joseph Guys, prêtre de l'Oratoire, missionnaire éloquent, a donné une description très estimée des arènes d'Arles (1611-1694). Plusieurs membres

1. Du nom d'un fort (maintenant déclassé) construit en 1570, et dont le maire de la Ciotat était gouverneur.

2. Il faut ajouter que l'emploi des *bateaux-bœufs* (voir, cinquième volume, pages 49 et suivantes) cause un grand mal. Puis « les mauvais temps, le jet à la mer du mâchefer et des peintures des ateliers des Messageries maritimes, enfin le *gangui* (filet traînant, employé subrepticement par les pêcheurs), détruisant annuellement les fonds, sont les causes principales de cet état de choses.... Plus, les forts salaires des ouvriers des Messageries, salaires portant les pêcheurs à abandonner leur état. » *Statistique des pêches maritimes*, publiée par le Ministère de la marine.



LA CIOTAT. — LANCEMENT D'UN NAVIRE

de la même famille furent consuls généraux dans le Levant, où ils rendirent de grands services.

André Brue occupa, vers la fin du dix-septième siècle, l'emploi de directeur et commandant général de la colonie du Sénégal. il lui rendit la prospérité de son commerce et, prédécesseur dévoué de Brazza, il créa des comptoirs importants sur la côte occidentale africaine[1].

François-Louis-Claude Marin connut tout l'enivrement de la faveur et toutes les douleurs d'une situation brisée. Après avoir succédé à Crébillon dans l'emploi de censeur royal des pièces de théâtre et des livres, et vu ses décisions, sinon applaudies, du moins respectées, il eut le malheur de se trouver en lutte avec Voltaire, d'abord, puis avec Beaumarchais; Marin ne put se relever du ridicule jeté sur lui par les attaques de l'auteur du *Barbier de Séville* et du *Mariage de Figaro*. Lui, dont le luxe avait ébloui ses compatriotes, finit sa vie, non seulement pauvre, mais au milieu des plus cruelles privations.

Pourtant, Marin avait publié un certain nombre d'écrits estimables et il avait été directeur de la *Gazette de France*. Il a laissé une *Histoire de la Ciotat*, très utile à consulter (1721-1809)[2].

Honoré Ganteaume[3] s'embarqua dès l'âge de quatorze ans, et, pendant huit années, il fit campagne sur les bâtiments de commerce. Marin de l'État à vingt-deux ans, on le retrouve, seize ans plus tard, commandant le vaisseau *le Mont-Blanc*, et, peu après, il avait la direction de l'escadre chargée de tenir en haleine les Anglais sur les rivages du Levant. Chef d'état-major de l'amiral Brueys, il fut blessé à ses côtés lors du combat d'Aboukir, et prit part aux expéditions de l'armée de terre. Lorsque le général Bonaparte se résolut à abandonner ses soldats, il choisit le *Muiron*, frégate commandée par Ganteaume, pour rentrer en France.

Le futur amiral ne fut pas aussi heureux dans son expédition contre Saint-Domingue (1802). En revanche, il réussit brillamment à ravitailler Corfou, bloquée par les Anglais (1808). Déjà, depuis quatre ans, il avait le commandement de l'escadre de Brest, où il remplaçait le brave Truguet (un Toulonnais).

1. Nous avons relevé ces deux noms dans le *Bulletin de la Ciotat*, du 12 décembre 1885.

2. Sous ces deux titres : *Une Victime de Beaumarchais* et *Un Censeur de livres et de théâtres au dix-huitième siècle*, Mgr Ricard a écrit la vie complète de Marin, étude intéressante, car elle donne le fidèle tableau de l'histoire littéraire du temps.

3. On écrit généralement Gantheaume; mais la Ciotat emploie la première orthographe et elle doit savoir à quoi s'en tenir, puisqu'elle est la ville natale du brave marin.

En 1810, Ganteaume quittait le service actif, mais non la vie publique, car il fut appelé au Ministère de la marine. Né en 1755, à la Ciotat, l'ancien mousse, devenu vice-amiral et pair de France, mourut à Aubagne, en septembre 1818.

On ne croirait pas, en arrivant à la Ciotat, se trouver dans une ville tout industrielle et tirant son animation des seuls chantiers de construction maritime.

Gracieusement développée sur trois des côtés de son port, elle plaît par la gaieté de l'aspect, par l'air aimable de son active population, et, surtout, par le splendide paysage qui l'entoure.

Pas de monuments, sinon une église, bâtie vers la fin du seizième siècle, assez belle à l'intérieur, mais fruste extérieurement. Sans doute, son architecte, un *juif*, se trouva-t-il embarrassé pour traduire d'une manière complète ce symbole du dogme catholique.

L'hôtel de ville moderne n'a pas grand mérite architectural; néanmoins, il termine bien la perspective.

Mais si la Ciotat manque d'édifices remarquables, elle a beaucoup gagné sous le rapport hygiénique : l'eau coule maintenant dans ses rues et elle possède un merveilleux trésor : son golfe aux perspectives changeantes, ses falaises aux formes étranges, dont le *Bec-d'Aigle* reste le roi.

Il faut, qu'on ne l'oublie pas, laisser une part très large à l'imagination des romanciers; cependant, vu sous certains aspects, le *Bec-d'Aigle* justifie amplement son nom. C'est surtout lorsqu'on arrive de Corse, en se dirigeant vers Marseille, que le rocher célèbre découpe nettement son profil aérien, et semble, bec énorme, plonger vers les flots pour y saisir une proie.

En avant du port, on trouve l'*île Verte*, ainsi nommée, comme plusieurs autres, sans doute, par ce qu'elle est complètement dénudée! Il n'en est pas de même des environs de la ville, où l'on n'a aucune peine à admettre que, jadis, des bois épais couvraient le pays. Cette circonstance aida beaucoup à l'établissement d'une savonnerie ciotadenne (XVII[e] siècle), malgré l'opposition des savonniers marseillais[1].

D'après Marin et Masse, les amandiers, surtout, atteignaient une grosseur extraordinaire et donnaient des fruits de premier choix : l'amande dite *prin-*

1. Cette très curieuse relation des mœurs de l'époque a été publiée par le *Bulletin de la Ciotat*, sous ce titre : *Comment un Ciotaden se fit savonnier*. sans nom d'auteur, qui, selon toute probabilité, doit être *Civitatensis*.

cesse « au seizième siècle, écrivent ces auteurs, La Ciotat envoyait des amandes en Espagne, et maintenant l'Espagne en fournit beaucoup à Marseille ».

Les mûriers, aussi, étaient nombreux, et la soie que fournissaient les éleveurs de vers avait une grande réputation.

La vigne a remplacé, pour peu de temps, hélas! les beaux arbres, même des oliviers si antiques, si gros que la cognée ne suffisait pas à



La Ciotat. — Le quai.

les abattre et qu'il fallut employer la poudre contre leurs troncs noueux!

Dans le nombre de ces vénérables patriarches se trouvait peut-être celui dont parle Papon[1], qui affirme l'existence, sur le territoire de La Ciotat, d'un olivier dont le tronc était creux et si prodigieusement gros qu'il pouvait contenir *vingt personnes. En été, le propriétaire y logeait avec toute sa famille et y avait même ménagé un petit coin pour son cheval!*

On ne retrouverait plus pareil phénomène; mais, par bonheur, tous les oliviers ne sont pas tombés, et leur feuillage grisâtre se mêle fort bien à

1. Papon, prêtre de l'Oratoire, né à Puget-Théniers (maintenant Alpes-Maritimes), fit paraître en 1777 une *Histoire de Provence*.

celui du figuier, poussant, deci delà, avec une vigueur qui justifie le proverbe provençal : *Au temps des figues, il n'y a plus de pauvres en Provence!* C'est-à-dire que les figues y sont en telle quantité que chacun peut en manger et apaiser sa faim, si la remarque de l'avare Cicéron est vraie[1].

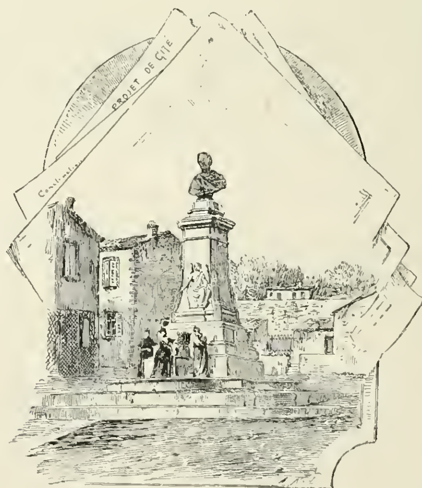
A ces arbres, indigènes en quelque sorte du pays, par leur complète acclimatation, se mêlent les pins, plantés un peu partout, pour regarnir les pentes ravagées ou pour arrêter les sables : le *golfe des Lèques* subissant, sur une grande portion de sa belle courbe, l'action des dunes mouvantes.

Cependant, il nous faut sortir du territoire de La Ciotat pour jouir pleinement du cadre qui l'entoure et en fait une des plus charmantes petites villes du rivage méditerranéen.

Jetons encore un regard à la calme et claire étendue bleue du port, où de minuscules moires frissonnent, coquettes et argentées, dans le sillage des barques.

Suivons la belle promenade dessinée sur la côte occidentale du golfe et si singulièrement appelée *La Tasse* : le chemin sera bien court jusqu'à Tauroentum, la ville antique ensevelie sous les flots.

1. On a dit que Cicéron, très avare, diminuait, au temps des figues, la ration de ses esclaves : le fruit ayant des propriétés nutritives très positivement reconnues !



La Ciotat. — Monument de l'ingénieur Delacour, qui fit construire la cité ouvrière des *Messageries maritimes*.

CHAPITRE XIV

LE GOLFE DES LÈQUES. — SAINT-CYR. — TAUROENTUM. — BANDOL. OLLIOULES. — SAINT-NAZAIRE-DU-VAR.

Sous les rayons moins violents du soleil du matin, la mer déploie sa belle teinte d'azur, variée d'émeraude et d'améthyste, suivant qu'elle s'enfonce aux creux des petites baies ombreuses, ou tourne autour de roches éboulées.

Dans leur calme balancement, les petites vagues ressemblent à autant d'oiseaux joueurs, mouchetant leur aile blanche de l'écume diamantée.

De toute part, montagnes et collines revêtent les couleurs les plus inattendues : tantôt blanchâtres avec des reflets bleus, tantôt fauves avec des traînées fulgurantes, tantôt rouges avec des points dorés, tantôt violettes avec des coulées d'un noir profond.

Le vert uniforme des pins rehausse l'éclat de la verdure plus fraîche des coteaux parsemés d'oliviers, d'amandiers, de cerisiers; des champs de blé touchent des vignobles régénérés, des jardins fertiles empiètent sur les clos maraîchers.

Au dernier plan des terrains, ces lignes harmonieuses, confondant leur reflet bleu avec le saphir du ciel, indiquent la chaîne de la Sainte-Baume. Sur la nuance triste des sables envahissant une partie des plages, le clocher de Saint-Cyr et les maisons du bourg harmonisent leur blancheur avec le feuillage des peupliers qui les abritent.

Cependant, au bord même de la mer, un tout petit hameau pêcheur, LES LÈQUES, s'élève vis-à-vis de La Ciotat et la regarde par-dessus la vaste étendue de flots à laquelle il a donné son nom.

La ville moderne lui apparaît, drapée de bleu et de blanc, inondée de lumière, couronnée par ses falaises volcaniques, dont les capricieuses déchi-

rures inspirèrent aux poètes les noms de *Tiare*[1], de *Bec d'Aigle;* défendue par la colline où s'élève la petite chapelle de Notre-Dame-de-la-Garde et par l'*île Verte*, échouée au-devant de son port comme un monstre marin, dressant au-dessus des lames sa croupe énorme, qu'il replongera bientôt, en rugissant, dans l'abîme.

L'incomparable tableau s'animera encore, lorsque viendra l'heure de la sortie des flottilles de pêche, ou quand un paquebot, rayonnant de force sous son voile de fumée, fendra, superbe, le rude sillon marin, devenu pour lui route facile et fructueuse.

Lamartine, partant pour l'Orient, s'arrêta un moment devant le *golfe des Lèques* et, après l'avoir parcouru, enthousiasmé, il le compara à la baie de Naples, en ajoutant :

« C'est un de ces nombreux chefs-d'œuvre que Dieu a répandus partout comme pour se jouer avec les contrastes, mais qu'il se plaît à cacher, le plus souvent, sur les cimes impraticables des monts escarpés, dans le fond des ravins sans accès, sur les écueils les plus inabordables de l'Océan, comme des joyaux de la nature qu'elle ne découvre que rarement à des hommes simples, à des bergers, à des pêcheurs, aux voyageurs, aux poètes ou à la pieuse contemplation des solitaires (*Voyage en Orient*).

Lamartine n'oubliait qu'une chose : le charme triste des souvenirs attachés au golfe, charme rendu plus frappant par la vie et l'exubérance modernes, opposées au silence, à la destruction envahissant ce qui fut une puissante cité : TAUROENTUM.

Car nous avons dépassé les jolies petites *calanques*, fouillées par la mer dans les rochers ou dans les monticules terreux, ici arides, là ombragés par des pins et par des oliviers tout tordus sous l'haleine mugissante du *mistral*.

Nous touchons à la plage des *Lèques*, infléchie en un demi-cercle, sur près de 2 kilomètres d'étendue, avec une largeur d'un peu plus de 1000 mètres, envahie par les dunes sablonneuses. Elle est située à l'orient du petit *cap Saint-Louis*, limite des départements des Bouches-du-Rhône et du Var; elle dépend donc de ce dernier. La pointe des *Baumelles* la termine et lui fait décrire une petite baie dans la grande.

Le hameau moderne est placé à l'extrémité occidentale de ce rivage; il forme, avec le bourg de SAINT-CYR, jolie petite résidence traversée par la rivière d'*Aram*, l'une des bases et le sommet d'un triangle aigu, terminé, à l'est, par l'emplacement où gisaient les ruines de Tauroentum.

1. Traduction du mot *Citharista*.

Comment croire, si des témoignages irréfutables ne le prouvaient, que cette petite baie était l'une des plus fréquentées de la Gaule Narbonnaise? Aujourd'hui, les dunes y roulent leurs sables stérilisants et, sous leur action, combinée avec celle des flots, ont disparu des ruines attestant la richesse de la ville, abandonnée ou détruite.

Sur son origine, les opinions diffèrent. Fut-elle fondée directement par un équipage phocéen, séparé de la grande flotte qui allait aborder sur l'emplacement de la future Massalia? Remontait-elle plus haut dans la nuit des temps ou bien fut-elle une expansion de la nouvelle colonie grecque? L'intérêt présenté par cette question est discutable.

Il nous suffit de savoir que l'on n'était pas même d'accord sur l'emplacement de cette ville, avant les travaux de Marin (de La Ciotat), du comte de Thibaudeau et du chanoine Magloire Giraud, recteur de Saint-Cyr. Ce dernier surtout a donné les meilleures preuves appuyant ses théories, et ses découvertes ont été généralement appréciées.

Donc une ville, grande et renommée, existait ici. Attachée aux libertés de Rome, elle prit parti contre César, reçut dans son golfe la flotte marseillaise, unie aux navires de Pompée, et y ajouta ses propres vaisseaux pour combattre Decimus Junius Brutus, lieutenant du conquérant des Gaules. Peut-être aurait-on vaincu; mais, soit lâcheté, soit trahison, Lucius Nasidius, officier de Pompée, chargé de l'aile gauche des flottes amies, déserta le champ de bataille. Pour la seconde fois, les Massaliotes furent vaincus, non sans avoir intrépidement disputé la journée, nous apprend Lucain dans la *Pharsale*.

Maître de Tauroentum, César, écoutant son propre intérêt, ne traita pas trop mal la ville, qui subit le joug romain, mais fut enrichie de plusieurs monuments : thermes, promenoirs, théâtres. Des villas très nombreuses furent bâties au bord de son golfe, et, probablement alors, la petite crique, destinée à devenir le port de La Ciotat, reçut, elle aussi, des aménagements, s'il est vrai que des substructions romaines soient cachées sous les murs de ses quais; d'ailleurs sa position était trop avantageuse pour qu'on la négligeât. Tauroentum devint, dès lors, une sorte de cité de plaisance, dont l'existence, relativement tranquille, se prolongea, si l'on en juge par des monnaies retrouvées, jusque vers le huitième ou le neuvième siècle, époques où les invasions sarrasines mirent tout à feu et à sang.

La tradition rapporte qu'après le sac de la ville, les habitants, n'y pouvant espérer aucune sécurité, se réfugièrent dans l'intérieur des terres et se fortifièrent sur une colline voisine, qui devait être le siège de l'agglomération-

tion nouvelle, aujourd'hui connue sous le nom de La Cadière. Peut-être y avait-il là une église renommée, car les anciens titres appellent la localité *Cathedra*, c'est-à-dire *chaire*. Peut-être aussi faut-il voir dans le nom moderne le dérivé d'un jeu de mots, comme on les aimait beaucoup au moyen âge, puisque les armes de la petite ville étaient : *d'azur à un tabouret d'or en sautoir*, et qu'une inscription gravée sur la cloche de l'horloge, représentait celle-ci comme ayant été faite pour la commune de *La Chaise*[1].

En tout cas, la situation était forte et elle offrait cet avantage de permettre l'exploration de l'horizon maritime, sans être aperçu des navigateurs.

Délaissée, l'ancienne Tauroentum ne tarda pas à abandonner ses ruines au sable et à la mer. Il faut arriver en 1755 pour que les premières recherches, dirigées par le savant abbé Barthélemy, commencent, mais sans grand résultat. M. Marin, lieutenant général de l'Amirauté de La Ciotat, fut plus heureux. A lui revient l'honneur de découvertes sérieuses et ne laissant plus de place au doute. Après Marin, M. le chanoine Magloire Giraud[2] mit au jour les ruines d'une acropole et d'un temple, d'un théâtre, de grands vases en terre cuite, que l'on a supposé être des appareils d'acoustique, destinés à renforcer la voix des acteurs, une suite de débris de murailles, des thermes, des vestiges de fabriques de poteries, des tombeaux remarquables, enfin des celliers disposés de manière à pouvoir *chauffer* et *fumer* les vins.

« Il est curieux de constater que cette pratique du chauffage des vins, que la science moderne, sous la direction de M. Pasteur, a rajeunie et non inventée, était connue et appliquée dans toutes les villes du Littoral, chez les Grecs et les Romains, dès l'origine de notre ère[3]. »

Il ne reste à peu près rien de la ville antique : l'homme, plus encore que la mer et le sable, a détruit Tauroentum, dont on pourrait retrouver les débris aux Lèques, à Saint-Cyr, à La Cadière ou dans les maisons éparses aux environs. Puis sont venus la disparition des forêts et les apports des petits torrents sur la plage. C'en était fait : les dunes, désormais, achèveraient l'œuvre des hommes, et la dernière pierre de la riche cité resterait enfouie sous leur linceul.

Vie exubérante à La Ciotat, mort et oubli à Tauroentum, n'est-ce pas la

1. Les archives de La Cadière sont des plus complètes et remontent jusqu'au treizième siècle. Nous voudrions pouvoir les feuilleter ici, car elles sont pleines de faits curieux, mais s'éloignent trop de notre cadre.

2. Pendant plus d'un demi-siècle, le savant curé de Saint-Cyr fouilla la plage des Lèques et y fit les découvertes les plus intéressantes, les plus décisives, travaux exposés dans une série de Monographies qui obtinrent une récompense de l'Institut et furent publiées sous le titre de : *Mémoire sur l'ancien Tauroentum*. Toulon, 1853.

3. M. Lenthéric, *Provence maritime ancienne et moderne*.

grande loi des choses de ce monde, l'incessante oscillation qui porte sur des points différents la marée humaine et prépare l'avenir avec les débris du passé!

La tristesse ne reste pas longtemps la note dominante du paysage. Nous



Bandol. — Vue générale.



Sur le quai. — Petit chantier de construction.

quittons les dunes des Lèques et, après avoir suivi le rivage, redevenu escarpé sous ses roches calcaires bizarrement taillées; après avoir tourné le *cap Carbonière*, fermant, juste en face de l'*île Verte*, le golfe entier de La Ciotat, nous nous retrouvons devant la pleine mer, au milieu de la végétation la plus variée.

Les buis, les houx, la sarriette, la germandrée, les sauges, le cytise, les menthes, les lavandes, le thym donnent au rivage une teinte d'un vert doux, formant opposition avec des champs entiers d'immortelles, poussant sur un sol calcaire, rocailleux, où elles donnent les plus superbes récoltes. Au mois de juin, époque de l'épanouissement, la campagne entière semble

se cacher sous un vaste manteau d'or, rehaussé par les broderies argentées de la tige et du feuillage duveteux de la jolie fleur persistante.

Derrière la pointe d'*Alon* se dessine l'*île Rousse*, qui eût mérité un autre nom, et l'*île de Bandol*, séjour heureux, où la terre se couvre de narcisses, de fenouils, d'asphodèles et de différents végétaux balsamiques; ses taillis renferment du gibier et ses rivages sont favorables à la pêche.

Un clocher, un vieux château, une jetée, le tout surgissant au milieu du majestueux panache des palmiers, de la forte ramure des platanes, et des branches au port fatigué de l'eucalyptus, tel se présente BANDOL, charmant bourg, propre, avenant, épanoui sur la mer, qu'il entoure de coquettes villas modernes.

Partout des plantations d'arbres ou de végétaux exotiques, poussant merveilleusement dans ce petit coin de terre bien abrité et par cela même ne souffrant pas des rigueurs de l'hiver. Seul le mistral, ou son fâcheux congénère, le vent d'est, lui fait parfois de désagréables visites, mais la neige et la gelée y sont à peu près inconnues.

« Le climat de Bandol est doux et tempéré; les hivers les plus rigoureux n'ont jamais fait descendre le thermomètre à zéro, et, dans les plus grandes chaleurs, on l'a rarement vu atteindre 30 degrés, à cause de la brise du large qui s'y fait sentir de neuf heures du matin à trois heures du soir; les monts qui l'avoisinent, et dont la plupart sont couverts de pins vigoureux, le défendent contre le nord-ouest ou mistral[1], mais il est exposé davantage, dans toute la partie sud, au vent d'est, qui y souffle quelquefois en hiver, ce qui nuit, dans cette circonstance, à l'industrie de la pêche, qui est un des principaux produits alimentaires du pays. Les pluies y sont peu fréquentes, et la disette d'eau aurait pu s'y faire sentir, si l'administration locale n'avait eu l'heureuse pensée de faire établir une noria à l'aiguade de la rêpe d'Aran[2], qui offre une source intarissable dont les eaux sont amenées, par ce moyen hydraulique, aux fontaines de la ville lorsque le cas l'exige[3]. »

Ce qui vient d'être dit au sujet du vent dominant rend plus urgent que jamais l'approfondissement du port, où les ancres trouvent une excellente tenue et où, en hiver surtout, nombre de navires viendraient chercher un utile refuge.

Ces travaux, depuis longtemps réclamés, ont eu une première exécution en 1884. Mais ni l'approfondissement, ni la construction des quais ne seraient suffisants pour les besoins d'une grande navigation.

1. Pas toujours, nous en pouvons témoigner! C'est, du reste, non pas seulement « le fléau de la Provence », mais de toutes les stations méditerranéennes, Monaco, peut-être, excepté, à cause de sa formidable armure montagneuse.

2. Ce mot de *rêpe* est en quelque sorte synonyme de rivière, car on le trouve appliqué à un grand nombre de cours d'eau; on le regarde comme venant de l'arabe.

3. M. ALFRED VIVIEN, *Monographie de Bandol*, Toulon, 1872.

Cependant, comme sûreté, comme facilité d'entrée et de sortie, le port de Bandol est, de l'avis des marins, l'un des meilleurs refuges de la Méditerranée, depuis Nice jusqu'à Port-Vendres. Les navires peuvent y entrer et appareiller par tous les vents. On chiffre de 600 à 800 navires les entrées et sorties du port. Le dragage effectué en 1884 permet maintenant aux bâtiments de 200 tonneaux de venir accoster à quai.

Bandol se trouve donc dans des conditions très favorables et augurerait avantageusement de son port, peut-être appelé à devenir auxiliaire du port de Marseille, avec lequel il possède une facile communication par voie ferrée, si un véritable désastre ne l'avait atteint.

Ses vignobles, qui fournissaient des vins très appréciés, souvent vendus sous le nom de Porto, ont subi une ruine totale. Les propriétaires s'appliquent à une reconstitution coûteuse; seulement il y faut du temps, et la grande industrie bandolaise, la tonnellerie, qui produisait plus d'un million de francs annuellement, a péri avec la culture d'où elle tirait son existence. Sous ce coup, l'animation commerciale a rapidement décliné, et le port si bien situé, qui a fourni à Joseph Vernet un sujet comme l'artiste aimait à les traiter[1], n'a plus actuellement que la pêche pour ressource. Les marins bandolais sont placés sous les ordres d'une soixantaine de patrons de bateaux; suivant la saison, on prend la sardine, le maquereau, le thon, le pélamide, la sole, la dorade, le pagel, le loup (bar), la perche, le merlan, le turbot, le poisson dit de Saint-Pierre[2], le rouget, le scare et quantité d'autres espèces, plus des crustacés, parmi lesquels le crabe, la crevette, la langouste et le homard.

La douceur du climat et les bois entourant Bandol favorisent le règne ornithologique; les oiseaux de passage séjournent volontiers dans le pays, où, par malheur, on leur fait une guerre fâcheusement assidue.

Les cultivateurs trouvent une rémunération certaine avec les légumes de primeur, faciles à obtenir, avec l'olivier et surtout avec les champs d'immortelles réclamant si peu de travail et de frais, pour donner des moisisons d'une abondance extrême et d'un riche produit[3].

« Il y a deux siècles à peine, Bandol n'avait pas d'existence propre, son territoire dépendait de la commune de La Cadière et appartenait tout entier au président de Boyer.

« La découverte de quelques médailles romaines et de diverses traces de constructions antiques[4] ont fait supposer à un érudit, au savant abbé Rouden, que le port de Bandol avait été

1. Cette toile est au Louvre.

2. Les pêcheurs croient retrouver dans les os du « Saint-Pierre » tous les instruments de la Passion.

3. La fleur s'expédie par caisses de 31 kilogrammes; on récolte, année moyenne, plus de trois mille caisses, valant, toujours en moyenne, une centaine de mille francs.

4. Principalement de tuileries.

occupé par les Romains, et qu'il devait être au nombre de ceux que Strabon et Pomponius Mela désignent sans les nommer.... Il faut arriver à la fin du seizième siècle pour trouver dans l'histoire mention du port de Bandol. Nostradamus raconte que le capitaine Boyer, natif d'Ollioules, rendit de grands services au roi de France pendant les troubles de la Ligue et que Henri IV lui donna à titre de récompense : « en fief et à paye-morte, à luy et à sa postérité, le fort de *Bendort*, situé au bord de la mer[1] ».

C'est le capitaine Boyer qui, suivant les ordres du duc d'Épernon, fit construire ce fort, avec l'aide des consuls de La Ciotat.

Plus tard, comblé d'honneurs, Boyer fut gouverneur du château de la Garde, à Marseille, viguier de cette ville (1602) et propriétaire du privilège de la pêche du thon, sur les côtes provençales, source pour lui d'une fortune considérable.

Ainsi enrichi, l'ex-capitaine acheta beaucoup de terrains, dépendant de La Cadière, et demanda à l'abbé de Saint-Victor, seigneur de cette commune, l'érection en fief de ses propriétés, ce qui eut lieu « sous réserve du privilège de haute justice et de l'hommage d'un denier d'or de la valeur de trente sols!! »

Plus tard, les abbés de Saint-Victor voulurent user du droit de rachat, mais l'affaire s'arrangea; jusque-là, toutefois, les terres de Bandol n'étaient pas habitées. Elles le furent à partir de 1715, époque où le président de Boyer, descendant du capitaine, accueillit la proposition de plusieurs cultivateurs des villages voisins, qui souhaitaient s'établir chez lui.

L'acte de fondation du bourg a été conservé; il porte la date du 14 août 1715. Les conditions imposées par le magistrat étaient très rigoureuses; néanmoins, la position de Bandol offrait de si grands avantages que, cinq ans plus tard, on y comptait une centaine d'habitants et que, dès 1729, il fallut songer à la création d'une administration municipale. En 1749, tout lien de servitude fut brisé entre La Cadière et Bandol, par l'érection de l'église que vint bénir l'héroïque prélat de Belsunce.

Les monuments du bourg ne sont pas nombreux. L'église est insignifiante, bien qu'elle possède plusieurs bons tableaux.

L'ancien château, construit sur un amas de basaltes, pourrait toujours justifier le mot plaisant de Chapelle et Bachaumont :

« Le gouverneur de cette roche,
Retournant un jour par le coche,
A, depuis environ quinze ans,
Emporté la clé dans sa poche. »

1. M. Octave Teissier, *Histoire de Bandol;* nous empruntons à cette savante plaquette ce qui a trait à l'historique de la localité.

C'est probablement à une pareille circonstance qu'il faut rapporter le fait suivant :

« En 1707, la flotte anglaise qui attaqua Saint-Nazaire (du Var), pendant que l'allié de la reine Anne, Victor-Amédée, duc de Savoie, assiégeait Toulon, opéra une descente au port de Bandol. Les Anglo Sardes pillèrent le château, enlevèrent 11 canons de fer de 18 qui y étaient. Ils mirent le feu à l'habitation des fermiers, et enfin ils firent en cet endroit tout le désordre imaginable[1]. »

Le comte de Barville, brigadier du roi, accourut avec quatre compagnies de grenadiers, chassa l'ennemi et le força à se rembarquer. On n'ajoute pas qu'il reprit les « onze canons » dont la présence n'avait pas protégé le pauvre château.

Au delà de Bandol, vers le *cap de la Cride*, qui forme, à l'ouest, la côte du golfe de Saint-Nazaire, vient déboucher la petite rivière *d'Aran* ou *d'Aram*, appelée le *Grand Vallat*, par les ingénieurs de la voie ferrée. Les atterrissements de ce cours d'eau, à peu près à sec pendant l'été, mais dont les crues sont extrêmement violentes, souvent désastreuses[2], nécessitent le dragage du port, qu'ils encombrent, et ont donné lieu à la construction d'un viaduc, le plus remarquable des travaux d'art de la ligne de Marseille à Toulon. Il n'a pas moins de 180 mètres de longueur et, de la hauteur de 27 mètres qu'on a dû leur donner, ses neuf belles arches, en calcaire grisâtre, tranchant sur les saules, sur les mûriers, sur les pins, deviennent un « amer » visible, pour les navires, de plusieurs lieues au large.

On ne se lasse pas d'admirer la riche campagne de Bandol, surtout son beau golfe, tout saturé de lumière, sous les eaux duquel dorment des volcans éteints. Nous avons vu des traces de leurs éruptions dans la base du château; nous en retrouverons à Saint-Nazaire et à Ollioules.

Car il est léger le détour qui nous conduira, le long du petit torrent de *La Reppe*, aux gorges célèbres d'Ollioules.

La route court entre des champs et des jardins où croissent en pleine terre de beaux orangers, où le figuier, l'abricotier donnent d'abondantes récoltes, où toutes les primeurs légumières, petits pois, artichauts, poussent à ravir, où de vastes espaces sont consacrés à la culture des fleurs; autrefois, l'immortelle dominait dans ces vastes enclos, maintenant elle est, non pas abandonnée, mais cède beaucoup de sa place aux tiges embaumées de l'œillet

1. Page 85 du Manuscrit du chevalier Bernard, aide de camp du gouverneur de Toulon, en 1707. Ce document est cité par M. Adolphe Meyer dans sa remarquable *Promenade de Marseille à Toulon*.
2. En 1886 il a, d'un même coup, emporté deux ponts.

ou autres fleurs odoriférantes, expédiées un peu partout. Le travail du cultivateur est largement récompensé, la végétation déployant une activité précoce dans cette contrée bien abritée, bien exposée au soleil et si bien arrosée.

Ollioules, en effet, se trouve vraiment favorisée; l'eau coule un peu partout dans ses rues qui, malgré une physionomie moyen âge très prononcée, offrent un aspect avenant.



Ollioules. — Place et clocher de l'église.

Voûtes, porches, maisons à pignons énormes, avec encorbellements, fenêtres à croisillons et sculptures ne semblent être là que pour faire mieux ressortir les débris de remparts, l'ancien château dominant la ville et la belle place, ombragée de hauts palmiers, sur laquelle bruit une fontaine.

Adossée aux dernières assises de montagnes élevées, dont les croupes affectent toutes les formes, Ollioules jouit d'une température heureuse et ne souffre pas trop du mistral, faisant rage dans ses gorges, où il se brise au milieu de détours multiples.

Quelle est l'origine du nom de la ville? Garcin, savant érudit, a pensé la retrouver dans le mot *olearium*, jarrerie, magasins d'huile ou entrepôt de cette denrée (Adolphe Meyer). Opinion très probante, tout au moins : l'huile figurant parmi les grands produits du pays; de plus, Ollioules devait être, jadis, l'entrepôt des marchandises des petits villages disséminés dans les montagnes voisines et privés de tout autre moyen de communication.

Encore était-elle bien précaire cette voie d'échange, puisqu'on se trouvait forcé de parcourir les *Vaux* ou *Gorges*, défilé de plus de quatre kilomètres de longueur, entre de hautes montagnes renflées ou creusées comme à plaisir, et tordant leurs flancs arides pour suivre les capricieuses sinuosités de *la Reppe*, aujourd'hui ruisseau presque



1. — Ollioules. — Une rue.
2. — Les ruines du château.
3. — Un passage (fenêtre Renaissance)

tari, demain, torrent indompté, ravinant tout sur son passage et envahissant la route. Pendant longtemps, les Vaux furent infestés par de véritables bandes d'assassins et de voleurs, tels que les trop fameux Gaspard de Besse et Bonifai, dont les crimes ne sont pas encore

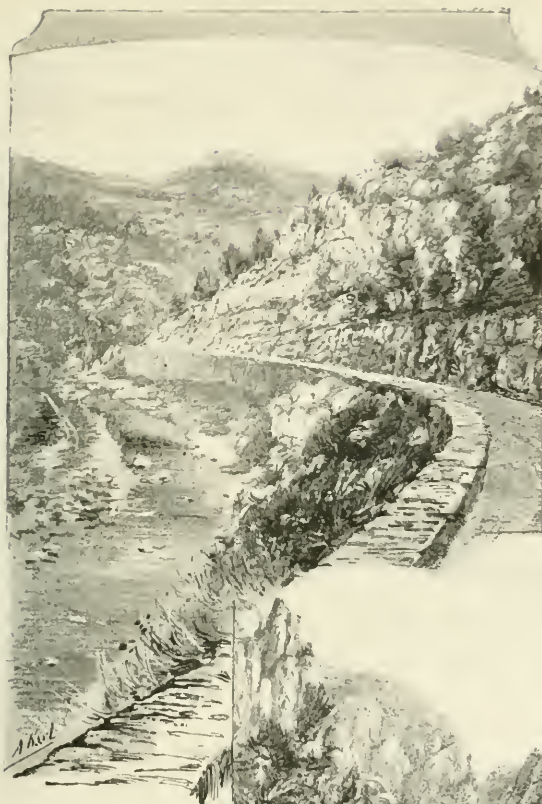
complètement oubliés, quoique plus de quarante années se soient écoulées depuis lors. Cette route était, néanmoins, celle qui conduisait de Marseille à Toulon; mais le moyen, disait-on, de surveiller chaque détour des montagnes et de fouiller les coins où les bandits pouvaient trouver asile?



Ollioules. — Entrée des gorges. Vue prise du vieux château.

Aujourd'hui, en tout cas, la route est excellente, et il est possible de parcourir ce magnifique défilé sans craindre nulle fâcheuse rencontre, ce qui ne laisse pas que d'ajouter au plaisir de l'exploration. Parfois, les pentes rocheuses sont si élevées et si rapprochées que l'on croirait pénétrer dans une caverne[1]. Plus loin, elles se reculent, pour laisser apercevoir, sur leur sommet, un bourg défendu par un vieux château : c'est Évenos, qui possède des eaux thermales, jaillissant du cratère éteint de ses volcans,

1. La hauteur varie entre deux et trois cents mètres.



Ollioules. — Dans les gorges.

et d'admirables grottes, richement décorées de stalactites et de stalagmites produites par leurs fontaines.

Généralement, les pentes, presque droites, sont nues; mais, en certains coins plus privilégiés, le câprier attache aux moindres anfractuosités ses longs et souples rameaux, garnis d'épines. La capillaire, dentelle si fine, si gracieuse, de nuances si variées et quelques saxifrages poussent encore sur ces roches souvent brûlantes, doublement frappées comme elles le sont



par le soleil et par la réverbération insoutenable de ses rayons. L'intensité de la lumière, jointe aux couleurs multiples des flancs des montagnes, produit des mélanges de tons vraiment merveilleux et bien faits pour charmer le regard, qui a peine à s'en détacher.

Au sortir du défilé, près d'un bois taillis, les masses de *grès* qui ont pris le nom du hameau de SAINTE-ANNE, occupent l'imagination par leurs formes bizarres. Elles sont trouées d'un grand nombre de grottes, comme, du reste, les gorges elles-mêmes que nous allons parcourir de nouveau, pour rejoindre le bord de la mer.

Avec une étrange sensation de regret, l'œil suit les cîmes aigües ou arrondies, nettement découpées sur le bleu foncé du ciel. On voudrait les escalader ces sommets qui semblent toucher les nuages! On voudrait s'y enivrer d'air, d'espace, d'azur, de lumière et il faut un certain effort pour en détourner la vue, pour en fuir l'imposante image!

Pourtant, nous traversons encore Ollioules, en respirant les émanations embaumées de ses jardins fleuris; nous reprenons la berge de la Reppe, nous donnons une minute d'attention à un vieux petit pont, construit en dos d'âne et supportant une niche destinée à recevoir la statue du saint patron; nous sommes heureux de revoir ces cultures si soignées, aux rideaux de cyprès noirs, disposés de manière à atténuer les effets désastreux des vents; puis, voici que se montrent des touffes dorées.... Les immortelles, sans doute? Non, mais le genêt épineux, aux rameaux serrés, tout hérissé de pointes et tout couvert de sa mignonne fleurette jaune :

« Des premières et si jolies fleurs, faisant une moisson fleurie, j'étais embaumé de leurs douces odeurs, et leurs couleurs plaisaient à ma vue. Mais, j'en avais tant recueilli, qu'étant las, je m'abandonnai à la nonchalance; quand, tout à coup, brille à mes yeux le genêt épineux, l'ajonc aux fleurs d'or de ma Provence.

« Pauvre arbuste, humble, rugueux, épineux, j'arrachai un ramelet de ton branchage. Mes doigts saignèrent un peu, mais mon âme était transportée; car, à mon cœur, tu retraçais mon pays, son ciel, ses collines parfumées, et son soleil qui fait qu'elle s'épanouit, dès janvier, ta fleur dorée[1].... »

1. M. FRANÇOIS DELILLE, félibre *majoral*. Extrait de *l'Ajonc*, pièce placée dans un charmant recueil du même écrivain intitulé : *Flour de Provènço* (*fleurs de Provence*). Nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer qu'un poète breton, notre cher BRIZEUX, a, lui aussi, célébré *l'ajonc* dans un volume qu'il appela *la Fleur d'Or*, et où se trouve, entre deux strophes à la fleur bretonne, cette pièce charmante :

LE VOYAGEUR AU VOITURIN.

« Arrête ton cheval, saute à bas, mon vieux faune!
« Et va, bon voiturin, du côté de la mer :
« Sur le bord de cette anse où le flot est si clair,
« Coupe, dans les rochers, coupe cette fleur jaune.

LE VOITURIN.

« C'est une fleur sauvage, ô seigneur étranger,

Ah! la rêverie des poètes est fréquemment bonne conseillère. Elle aime ce qui possède le don de beauté; mais, par-dessus tout, ce qui unit à ce don un autre plus précieux encore : la spontanéité vivace, libre, ne réclamant, pour s'épanouir, qu'un peu d'air et d'espace. Là, sur un atome de



Saint-Nazaire-du-Var.

terre végétale, où nulle plante ne saurait vivre, l'ajonc déploie son trésor toujours fleuri et rehausse de sa couleur brillante le tapis de velours des mousses couvrant les pierres, les roches disséminées sur le chemin. C'est bien vraiment le symbole de l'espérance, survivant à toutes les épreuves[1].

« Là-bas nous trouverons des bosquets d'oranger.

LE VOYAGEUR.

« Non! laisse l'oranger embaumer le rivage,
« Pour ces parfums si doux je suis barbare encor,
« Mais sur ma terre aussi poussent les landiers d'or,
« Et j'aime la senteur de cette fleur sauvage! »

1. Il y a également un proverbe breton qui fait de l'ajonc le symbole de l'affection maternelle, « Parce qu'il est toujours en fleurs! » La pensée n'est-elle pas exquise?

Cependant, si les poètes peuvent être parfois bons conseillers, ils nous induiraient à pousser trop loin l'école buissonnière.

Heureusement, la vue de la mer, brillant entre le feuillage des palmiers et des platanes, nous rappelle que nous entrons à SAINT-NAZAIRE-DU-VAR.

Moins ouvert que celui de Bandol, le port, pénétrant dans les terres, décrit une courbe élégante, bornée, à l'ouest, par le *cap de Port-Issol* ou *Portissol*[1], et, à l'orient, par le *cap Nègre*.

Une superbe plantation de palmiers géants et d'eucalyptus suit le contour de la plage, très fréquentée par les baigneurs.

Un peu partout, aujourd'hui, on rencontre dans le Midi l'arbre géant d'Australie. Le port de l'eucalyptus est triste, mais son feuillage répand des émanations résineuses tellement salutaires qu'on le regarde, avec raison, comme un des meilleurs agents d'assainissement, surtout dans les pays où règne la fièvre paludéenne.

Très doux, le climat fait de Saint-Nazaire (en provençal SENARY) une station hivernale fort appréciée et l'été n'y a pas de chaleurs insupportables. Néanmoins, si l'on en croit l'affirmation des habitants, les palmiers-dattiers y ont souvent donné des fruits comestibles, indice d'une température très élevée. Alors, il est vrai, les flots de la jolie rade permettent des bains aussi agréables que réconfortants.

La pêche occupe ici une centaine de marins, exploitant assez loin au large les fonds poissonneux; sous ce rapport, le *banc des Blanquières*, le plus distant de la côte, fournit quantité de merlans.

Un certain mouvement d'importation a lieu à Saint-Nazaire; il est causé par les usines à sulfure de carbone d'Ollioules, qui réclament des approvisionnements de grignons d'olives. On sait que, dans bien des cas, le sulfure de carbone a donné d'excellents résultats contre le phylloxera[2].

La petite ville ressemble à toutes celles que nous avons déjà rencontrées, les maisons d'agrément y sont cependant plus nombreuses; mais, pour bien juger de la beauté de ce coin de terre, il faut gravir la pointe de Portissol. Un peu avant l'extrémité de cette pointe, on rencontre une petite chapelle dédiée à Notre-Dame-de-Pitié et très vénérée, surtout des marins. La colline, aride, laisse le regard s'étendre librement sur le golfe entier.

Avec ses maisons blanches, aux toits de briques rouges, et les arbres enserrant sa plage, Saint-Nazaire ressemble, en vérité, à un énorme bouquet

1. En arrière duquel est située une autre petite baie.
2. Voir, quatrième volume, chapitre XXIII; puis, cinquième volume, chapitres II, III, IX.

de fleurs, entouré d'une verdure généreuse, elle-même sertie dans l'or du sable de la plage, et frangée par le ruban bleu sombre de la mer.

Un môle, très allongé, garde les barques du vent d'ouest, pendant que la colline échancre ses rochers en replis divers. Sur le rivage opposé, à l'est, le cône pittoresque de *Six-Fours*, privé des belles ruines de son vieux château[1], se termine, en avançant vers la pleine mer, par le majestueux *cap Sicié* et, en continuant la route vers l'orient, par un isthme sablonneux, celui des *Sablettes*, d'où surgit la presqu'île de roches de *Sepet*. En face du port, au large, paraissent les îles des *Embiers* ou *Ambiers*.

Plus près, défendant l'entrée du petit golfe, le *cap Nègre* montre ses flancs de basalte, vomis par les cratères cachés à ses pieds. Des tourbillons roulent sans cesse autour de l'orifice béant, voilé par le flot, et plus d'une catastrophe a été la suite de l'imprudence de baigneurs insoucieux du danger.

La plage offre pourtant suffisamment d'espace, sans qu'il soit besoin de braver les avis des marins, bons guides en cette matière. Mais, détourne-t-on facilement les étourdis d'un caprice?

Effaçons l'impression triste causée par un tel souvenir, en saturant notre regard du tableau qu'il embrasse. Nous comprenons maintenant la difficulté éprouvée par les peintres, s'ils veulent reporter sur la toile ces paysages où l'opposition nette des couleurs entre elles se complique du jeu d'une lumière vive, jetant sur tous les points sa patine dorée.

Chaque objet s'enlève en un relief très accusé sur le bleu si vif de la mer, sur le bleu si profond du ciel, sur la verdure noire des pins, sur le blanc aveuglant des roches calcaires, ou sur le gris, diapré de teintes variées, des falaises basaltiques et schisteuses.

Sans la brume scintillante que l'air chaud, circulant dans l'espace, dissémine entre la terre et le ciel, ces oppositions deviennent trop brusques, sinon trop violentes et, du poème grandiose, il ne reste plus qu'une ébauche dont l'œil est prêt à démentir la sincérité.

Mais nous n'avons pas, en ce moment, à compter avec la traduction humaine. Devant nous, l'œuvre divine, éternelle, se déploie dans sa souveraine beauté et nous pénètre de sa douceur puissante.

A pas très lents, nous redescendons la colline, inscrivant un souvenir de plus dans notre mémoire, et trouvant presque importune la pensée qui nous rappelle un fait d'armes, tout à l'honneur pourtant de Saint-

1. Tombées pour faire place à un fort.

Nazaire. Il est si triste de parler de sang et de ruines, quand on pourrait songer seulement au travail, à la concorde!

« En 1707, pendant que Toulon était assiégé par le duc de Savoie, — cette pauvre et ambitieuse maison a plus d'une fois tourné ses armes contre nous, — cette tour[1], ayant six pièces d'artillerie, força la flotte anglo-sarde à se retirer, après lui avoir fait subir des pertes considérables. Louis XIV récompensa le courage des habitants du pays et notamment de leur chef, le capitaine Granet, dont un bras avait été enlevé par un boulet de l'ennemi.

« Saint-Nazaire est la patrie du brave Barthélemy de Don, d'abord simple matelot, que sa valeur éleva au grade de capitaine de vaisseau. Il fut tué en 1720, en se rendant maître d'un navire de guerre anglais[2]. »

Au moins, s'il a fallu remuer des ressouvenirs de guerre, une pensée patriotique s'y est-elle mêlée. La population de Saint-Nazaire n'oublie pas ses annales et, vienne le danger, elle serait prête toujours à prouver son courage.

Fasse que cette terrible éventualité ne se représente pas, souhait puéril, certainement, car nous sommes aux portes de Toulon, notre grand arsenal maritime de la Méditerranée, mais souhait que l'on ne peut s'empêcher de faire, en voyant circuler cette belle population de vigoureux et hardis matelots, de femmes au type charmant, ressortant si bien dans le cadre superbe qui les entoure.

Mieux vaut ne pas prolonger les attristantes réflexions, l'énergie s'y amollirait et, Français, nous devons la garder plus ferme, plus entière que jamais.

Géographiquement, nous devrions contourner les divers promontoires qui nous séparent de Toulon.

Les caps *Mouret*, de *Notre-Dame-de-la-Garde*, *Sicié*, *Sepet* gardent l'accès de la grande rade toulonnaise, par laquelle nous aborderions dans la petite rade, et, de là, sur les quais de la ville.

Néanmoins il nous semble plus logique de nous rendre, d'abord, à notre arsenal méditerranéen, lui seul, en réalité, pouvant nous faire comprendre l'utilité des défenses rencontrées maintenant à chaque pas.

Et, quand nous l'aurons parcouru plus à loisir, nous reviendrons sur nos pas, si, toutefois, c'est revenir en arrière que de visiter, après avoir étudié le cœur même de nos établissements maritimes, les dépendances auxquelles il donne la vie et l'activité.

1. Une tour carrée, qui était, semble-t-il, autrefois entourée par la mer et servait d'asile aux habitants, lors des incursions des pirates.

2. Adolphe Meyer, *Promenade de Marseille à Toulon.*

CHAPITRE XV

TOULON MODERNE

Des canons, encore des canons et toujours des canons! Ainsi pourrait être close la description du Toulon actuel, la ville ne possédant aucun monument et son importance dépendant du formidable arsenal qui y a été établi.

Il est vrai, supposition d'ailleurs inouïe! que si, par un heureux coup de fortune, cet arsenal devenait inutile, la position de Toulon serait maintenant très appréciée par le commerce. Les anciens obstacles n'existant plus, des voies ferrées, des routes bien entretenues mettent le port en communication directe avec la France et le reste de l'Europe.

Le complément de son admirable situation se trouvant donc obtenu, il deviendrait facile d'utiliser ses deux rades, qui offrent tant de points commodes au négoce et à l'industrie.

Mais il fallait songer à défendre notre territoire méditerranéen. Or, à l'époque où cette nécessité s'imposa de plus en plus, Marseille, depuis des siècles déjà, se trouvait en possession du commerce du Midi français. L'en dépouiller n'eût pas été plus possible que logique.

Puis, la situation stratégique de la ville phocéenne, si heureuse cependant, n'est pas comparable à celle de Toulon, qui devint le centre d'évolutions des flottes *du Levant*[1], mais, nécessairement, dut se soumettre à toute la rigueur des exigences et servitudes militaires.

1. Autrefois, la marine militaire était partagée en deux divisions distinctes : la flotte du *Levant*, destinée à opérer dans la Méditerranée, port d'attache : TOULON; la flotte du *Ponant* ou de l'*Ouest*, port d'attache : BREST. Ces distinctions n'existent plus; indifféremment, nos escadres évoluent dans la Manche, où elles se rallient à CHERBOURG, et dans l'Océan, où elles trouvent, sur l'immense développement de côtes, trois ports militaires : BREST, LORIENT et ROCHEFORT.

Sous l'empire de telles préoccupations, tout fut subordonné à la nécessité d'assurer la défense, le ravitaillement et l'armement de nos escadres. Vivant par la marine de l'État, la ville s'occupe beaucoup de sa riche pourvoyeuse et trop peu d'elle-même. On s'en aperçoit tout de suite. Les vieilles rues noires, tortueuses, ne sont relevées par l'aspect d'aucune de ces jolies constructions du moyen âge, comme on en rencontre dans nombre de villes moins anciennes que Toulon. Seule, la maison habitée par Puget présente des pilastres aux arabesques élégantes, montant jusqu'à l'entablement, très riche, dont elle est couronnée. Le génie de l'artiste marseillais y déploya sa grâce avant de s'affirmer dans toute sa puissance, quand on lui confia la décoration extérieure de l'Hôtel de Ville.

Puget se borna (ou on lui en imposa l'obligation) à ne sculpter que les deux cariatides soutenant le balcon de l'édifice. Toulon y gagna deux chefs-d'œuvre sans pairs, les deux merveilles que le sculpteur Hubac, chargé de leur réparation (1827), couvrait de larmes et ne touchait qu'en tremblant; les deux figures immortelles qui, forçant l'admiration du chevalier Bernin, le faisait s'étonner d'être appelé en France, quand Louis XIV possédait un artiste comme Puget.

Malheureusement, le quai construit devant l'Hôtel de Ville a été surélevé et la perspective où les figures prenaient place se trouve brisée; par suite, l'effet produit enlève quelque chose à l'ensemble. On est trop près des cariatides et elles paraissent en disproportion avec l'édifice. Mais, bientôt, tous ces détails sont oubliés et il ne reste plus qu'un sentiment : l'admiration profonde, émue, provoquée par cet art si personnel, si vivant.

On peut discuter la théorie artistique; soutenir que ces sculptures, de par leur destination, eussent dû simplement respirer la force calme et l'aisance, ainsi que nous les présentent, en général, les œuvres des Grecs, et douter si Puget a eu raison de donner à ses statues le cachet d'un immense effort, d'un écrasant supplice.

Mais, quel que soit l'arrêt, comment pourrait-on nier l'inspiration, la fougue, la beauté sublime répandues sur l'œuvre géniale! Ce ne sont plus des statues, ce sont des hommes vivants, affermissant leurs os et leurs muscles pour résister au poids qui les écrase. Ils respirent, souffrent et, haletants, tordent leur chair flexible, sur laquelle on croit voir perler la sueur du frisson de l'angoisse!

C'est l'art dans sa plus suprême manifestation, car c'est la vie elle-même circulant à travers le marbre et lui communiquant, avec son sang, ses nerfs, la chaude flamme de son cerveau.



Toulon. — Porte de l'Hôtel de ville
Cariatides de Puget.

Rien, ensuite, de la ville moderne, ne peut beaucoup intéresser, sinon que l'on s'applaudit de voir l'eau circuler maintenant abondante. Elle coule par un grand nombre de fontaines, dont la plus remarquable est située près l'église Saint-François; une statue en marbre blanc, provenant du tombeau du comte de Valbelle[1], la décore.

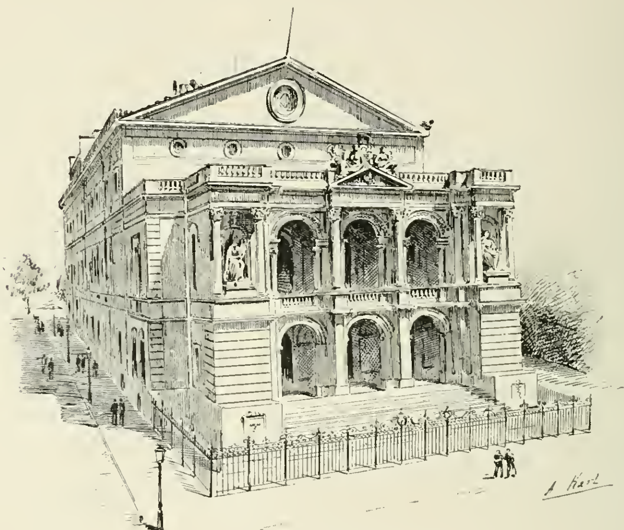
Le théâtre, édifice nouveau, bien situé, sur une place plantée de palmiers, et isolé des autres constructions par des rues, ainsi que par un boulevard, mérite un moment d'attention. La façade a de

1. Ce tombeau était situé dans la Chartreuse de Montrieux. Les quatre statues qui le décoraient

l'élégance, mais son ensemble manque d'harmonie, malgré un beau fronton et d'assez gracieuses statues.

Il y aurait, enfin, injustice à oublier le monument élevé au *Génie de la navigation*, statue surmontant quatre bas-reliefs, le tout de belle allure, mais diminué par le voisinage de l'œuvre de Puget.

Ce que l'on vient voir à Toulon, c'est, avant tout, son arsenal et ses



Toulon. — Le théâtre.

chantiers de construction[1]. Mais le *Littoral de la France* contient déjà des descriptions complètes de nos quatre ports militaires, défendant la Manche et l'Océan ; nous n'avons donc pas besoin de faire une longue visite aux dépendances du grand port méditerranéen. Tous les établissements militaires se ressemblent ; s'ils ont plus ou moins d'activité, plus ou moins d'importance, ils ne diffèrent dans aucune partie essentielle.

Nous pouvons, en réalité, nous borner à savoir que l'arsenal toulon-

furent dispersées. Nous en voyons une à Toulon ; nous en trouverons une autre à Fréjus, ornant également une fontaine.

1. Voir volume, *côtes Normandes*, les chapitres consacrés à CHERBOURG ; dans le volume, *côtes Bretonnes*, les chapitres consacrés à BREST.

mais se développe sur une superficie de plus de deux cents hectares; que les derniers édifices dont il est composé forment une ligne dépassant 8 kilomètres en longueur et que, nécessairement, on y rencontre des magasins, des forges, des darses[1]; puis vient la corderie, magnifique salle voûtée, construite par Vauban, où, sur une perspective de *quatre cents mètres* et une largeur de 20 mètres, sont établies les machines à fabriquer tous les cordages employés dans la marine, depuis le plus mince jusqu'aux câbles gigantesques, aujourd'hui remplacés par des chaines en fer forgé[2].



Toulon. — Porte d'entrée de l'Arsenal

Les cales couvertes, pour la construction des navires, attirent aussi le regard, mais causent moins de surprise que jadis, car les progrès en architecture navale ont été des plus rapides et l'industrie privée y a depuis longtemps dépassé l'État. N'avons-nous pas vu sortir, par les soins de la *Compagnie Transatlantique*, de ses beaux chantiers de Penhoët[3], à Saint-Nazaire-sur-Loire, des paquebots de 150 mètres de long, comme *la Champagne*, la *Bretagne* et plusieurs autres. Ne venons-nous pas de parcourir les chantiers des *Messageries Maritimes*, à La Ciotat, et d'y trouver des cales de 180 mètres de longueur? Bientôt, n'allons-nous pas admirer à La Seyne, dans les ateliers des *Forges et chantiers de la Méditerranée*, des cales pouvant recevoir les

1. Voir volume, *côtes Languedociennes*, chapitre PORT-VENDRES.

2. Amélioration excellente à tous les points de vue, car, jadis, ces gros câbles goudronnés, qu'il était à peu près impossible de faire sécher, entretenaient dans le navire, non seulement l'humidité, mais une odeur fétide, chargés qu'ils étaient de détritus marins.

3. Voir volume, *côtes Vendéennes*, chapitre SAINT-NAZAIRE-SUR-LOIRE.

types les plus récents de vaisseaux immenses, sortis des calculs de hardis ingénieurs?

On s'arrête davantage devant le parc d'artillerie et dans la salle d'armes; puis, en continuant la route, on passe devant l'ancien bagne, où les malfaiteurs condamnés « à ramer sur les galères » étaient enfermés[1].

Les pensées philosophiques peuvent se donner libre cours; on songe, par exemple, à cette plainte naïve d'un historien de marine, trouvant que les juges « ne condamnent pas assez aux galères, ce qui met en péril le service de ces navires »!... Évidemment, l'écrivain ne voulait pas inciter les magistrats à condamner à tort et à travers, afin de recruter ainsi le service des galères, mais la plainte cause cependant une sensation douloureuse. Au surplus, elle produit un effet diamétralement opposé au *desideratum* de l'historien, car nos ports ne perdent rien, tout au contraire! à se trouver débarrassés de la lèpre hideuse du bagne, qui rendait si pénible une visite dans les ateliers.

Toutefois, un fait heureux pour Toulon se rapporte à son ancien bagne. Lorsque les Anglais, en 1793, furent obligés d'évacuer la ville, qu'on leur avait livrée, ils ne manquèrent pas de prouver leur haine toujours vivace en détruisant l'escadre toulonnaise et en essayant de brûler la cité

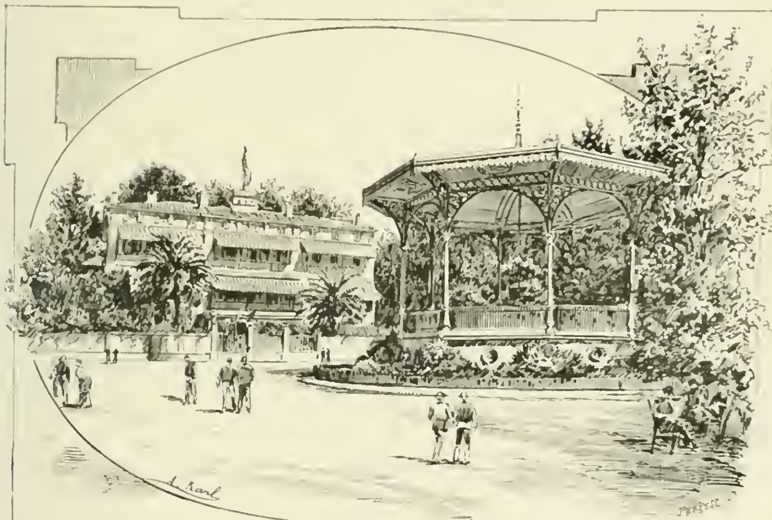
1. La *galère*, sorte de navire très usitée dans le moyen âge, était de forme longue, étroite, et d'un faible tirant d'eau, comme sont à peu près, pour la carène, nos bâtiments à vapeur et à roues. Les galères avaient deux mâts à antennes; elles portaient de l'artillerie à leurs extrémités et elles allaient à la voile ainsi qu'à l'aviron. Ce genre de navires était principalement en usage dans la Méditerranée; ils formaient un corps dit « des Galères », distinct de celui de la Marine proprement dite. Les rameurs étaient presque tous des forçats. Les anciens avaient aussi des galères, mais qui différaient de celles dont il vient d'être question. D'après les historiens, les Grecs, les Carthaginois, les Romains en avaient de plusieurs rangs de rameurs (on dit même de huit rangs), dont les dimensions excédaient celles de nos plus grands vaisseaux; mais aucun détail sur leur construction n'est parvenu jusqu'à nous. Au surplus, les Malais construisent des bateaux où l'on remarque plusieurs rangs d'avirons.

La peine des galères, c'est-à-dire l'obligation de « ramer sur les galères », était appliquée autrefois à certaines classes de malfaiteurs, nommés *galériens* ou forçats; ils étaient enchaînés sur les bancs de « nage », et ils composaient sous le nom de « chiourme » la partie la plus considérable du personnel des galères. Ce genre de bâtiment venant à n'être plus usité, on logea les forçats, pendant assez longtemps encore, sur de vieux navires; mais, enfin, on se décida à construire, pour les recevoir à terre, des édifices qui furent nommés *bagnes*. Ce fut en 1748 que le corps dit des galères ayant été réuni à celui de la marine, on commença à bâtir les bagnes de Brest et de Toulon; il y avait alors, à Marseille, 16 galères, dont 8 pouvaient prendre la mer, et la chiourme était forte d'environ 3700 forçats; leur envoi à Toulon commença à cette époque et ne fut terminé qu'en 1781, mais, dès 1749, un certain nombre d'entre eux avaient été transportés à Brest, pour y achever la construction du bagne, et, en 1766, des forçats le furent aussi de Brest à Rochefort pour le même motif. D'autres bagnes ont été construits en France ou dans les possessions françaises. Il y en a eu à Nice, à Lorient, au Havre, à Cherbourg, à Anvers, à Gênes, à la Spezzia, à Civita-Vecchia. Celui de Cherbourg fut supprimé en 1815; les forçats en furent envoyés à Rochefort. Depuis lors, a eu lieu l'établissement pénitentiaire de la Guyane, où les forçats du bagne de Rochefort et plusieurs du bagne de Brest et de Toulon ont été transportés. (*Dictionnaire de Marine* de MM. le baron de Bonnefoux et Pâris.)

Depuis la publication de cet excellent dictionnaire, tous les bagnes ont été heureusement supprimés. Celui de Toulon a été le dernier évacué.

entière, avec son arsenal. Pour mieux y réussir, ils avaient délivré les forçats, espérant que ces hommes, flétris par les lois, commettraient des excès de toute sorte et aideraient ainsi à leur abominable dessein.

Mais un reste d'honneur souleva, dans le cœur des prisonniers, l'étincelle du patriotisme le plus généreux. Sans même songer à profiter de leur liberté recouvrée, ils se dévouèrent pour sauver l'arsenal; ainsi furent préservés des flammes le magasin aux câbles, le grand hangar, qui contenait d'énormes



Toulon. — Place de l'Amirauté.

quantités de blé, la corderie et, superbement intrépides, ils coururent aux poudrières, afin d'y éteindre, au péril de leur vie, les mèches que les Anglais, commandés par Hood (l'histoire doit flétrir ce nom), avaient préparées pour assurer leur détestable vengeance.

Toulon fut donc sauvé par les forçats et nos ennemis eurent à inscrire une double honte de plus dans leurs annales : celle d'avoir voulu anéantir une ville entière, dont la puissance navale leur portait ombrage, et d'avoir été vaincus dans leur dessein par la chiourme qui, ce jour-là, leur imprima au front une tache indélébile!

Parmi les dépendances de l'arsenal il faut surtout remarquer les bassins de radoub.

« Le plus ancien, celui qui est le plus rapproché du bagne, fut construit en 1774 par l'ingénieur GROIGNARD[1], dont il porte encore le nom. L'histoire de cette construction est intéressante. Depuis fort longtemps on cherchait en vain le moyen d'établir des bassins de radoub dans les ports de la Méditerranée, où l'on n'avait pas, comme à Brest, la ressource de la marée basse pour réparer les vaisseaux. On se trouvait, par suite, dans la triste nécessité de démolir les vaisseaux qui auraient demandé un radoub considérable. Duguay-Trouin, pendant son séjour à Toulon en 1732, avait appelé l'attention du roi sur cet objet, et, depuis ce moment, les ingénieurs, stimulés par le Ministre de la marine, se livraient à des études constantes qui, jusqu'alors, n'avaient pas abouti. Enfin, le 22 mars 1774, M. Groignard, commissaire-ordonnateur et ingénieur-constructeur de la marine, présenta, au conseil d'administration du port, un remarquable projet, et lut un très bon mémoire qui fut vivement applaudi. Le 11 août suivant, l'immense caisson, de 300 pieds de longueur sur 100 pieds de largeur, dans lequel devait être construit le bassin, fut mis à flot avec le plus grand succès et devint l'objet de la curiosité publique, le but de la promenade de tous les habitants de la ville, qui étaient alors admis librement dans l'arsenal. Les nouvellistes et les plus incrédules, qui doutaient de la réussite de cet ouvrage, accouraient pour se convaincre de la réalité du fait. La caisse fut coulée à 30 pieds de profondeur au-dessous du niveau de la mer, dans un emplacement situé devant le bagne, qui avait été désigné par Duguay-Trouin. Les travaux de maçonnerie commencèrent immédiatement et l'œuvre conçue par un homme de génie se réalisa de la manière la plus heureuse[2]. »

Plus tard, les ingénieurs Bernard et Noël apportèrent des perfectionnements à l'idée de Groignard et construisirent deux autres bassins, réalisant toutes les conditions utiles.

Autrefois, Toulon possédait de superbes modèles, qui faisaient un véritable musée de la salle où ils étaient rangés, mais les plus remarquables sont maintenant à Paris.

En sorte qu'il ne nous reste plus qu'une visite à faire, celle de l'hôpital de la marine, dont la façade est fort belle.

Plus tard, lors de notre exploration des environs de Toulon, nous trouverons un second hôpital, méritant plus d'attention encore : celui de SAINT-MANDRIER, construit dans la presqu'île de *Sepet*.

En somme, lorsque les dépendances d'un port militaire sont déjà connues, on aurait vite fait de parcourir l'arsenal toulonnais. Certes, il est très remarquable, mais rien n'y ressort que l'on ne s'attende à y trouver. L'intérêt est ailleurs; il consiste dans l'importance prise par la ville, au point de vue de notre défense maritime, importance que nous étudierons tout à l'heure.

Mais donnons encore un moment à Toulon.

On est, il faut bien l'avouer, très surpris de voir l'hygiène à ce point négligée dans une ville où l'eau abonde, où, partout, les arbres

1. L'idée, paraît-il, en était due à un simple ouvrier nommé PINAT.
2. M. OCTAVE TEISSIER, *Une journée à Toulon*.

sont des plus vigoureux. Comme à Marseille, il faudra prendre une résolution définitive et assainir les rues et le port, afin de conjurer les suites de ce laisser-aller. On a beaucoup fait, mais il reste encore beaucoup à faire pour rendre Toulon digne de l'admirable situation où il se trouve placé. Cependant ses vieux remparts sont tombés; on peut donc, désormais, avoir des coudées plus franches et ne pas se borner à pallier le mal.

De toute part, les choses sourient. Les montagnes, sauf celle du *Faron*, qui garde son



Toulon. — Le quai. — Statue du Génie de la Navigation.

aspect aride, ont recouvré un peu de leur verdure primitive et leur physionomie accidentée donne un grand charme à l'ensemble du rivage intérieur du port. Le ciel est bien celui de la Provence : bleu avec des tons doux et profonds, traversés par une brume brillante. Dans la rade, la mer a perdu son humeur capricieuse; elle se fait calme jusqu'à la torpeur et si, parfois, son azur magnifique semble être troublé, c'est que le sillage des navires remue trop les fonds, où un dragage constant serait nécessaire.

Aussi, les idées importunes s'envolent devant ce tableau d'une beauté toujours renaissante, empruntant son triple rayonnement à la transparence du ciel, à la végétation couvrant le sol, au calme de la mer.

Ces eaux, doucement endormies entre les multiples dentelures de la côte, reçoivent nos escadres et leur donnent la sécurité; car, ne cachant nul écueil,

elles s'enfoncent bien loin derrière l'abri des montagnes, tout en permettant aux plus lourds des vaisseaux-géants de venir se reposer très près de la ville, dont le premier plan de maisons semble s'incliner devant eux.

Alors, tout est oublié, la guerre elle-même, qui peut détruire ces masses énormes où se confie maintenant la défense de nos ports.

On admire, pour admirer encore, et le tableau ne laisserait rien à désirer si, comme autrefois, les nobles mâtures des navires, merveilles du génie humain, y déployaient leurs ailes innombrables.

Sous le brûlant soleil d'été ou sous les rayons plus cléments qu'il donne à l'hiver, aux heures matinales du jour ou dans les lueurs pourprées du soir, Toulon et ses deux rades resteront une des pages les plus colorées de la route, une de celles qui, chose rare, ne perdent rien à laisser deviner chacun de leurs détails.

Jouissons-en pleinement avant de la tourner, nous n'en marcherons ensuite que plus alertes vers le but de notre voyage sur le littoral entier de la France.

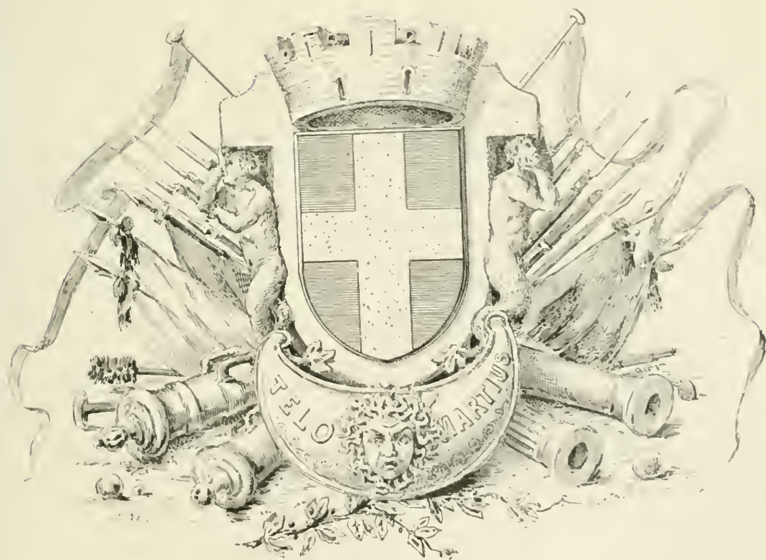


Près Toulon. — Hutte de douaniers.

CHAPITRE XVI

TOULON DANS L'HISTOIRE

On reste surpris, à notre époque, de l'abandon où Toulon fut si longtemps plongé. Le port, qui devait devenir la sauvegarde de notre



Armes de Toulon.

littoral méditerranéen tout entier, ne commença pas avant le seizième siècle à être sérieusement apprécié.

Il y a même un curieux et instructif rapprochement à faire entre le

sort de la rade toulonnaise et celui de la rade brestoise. Les deux joyaux de notre marine restent longtemps, très longtemps à peu près dédaignés, et tous deux ne brilleront pas de leur véritable éclat avant que Vauban, comprenant leur importance, ne les tire de l'obscurité.

A François II, duc de Bretagne, père de cette « bonne duchesse » Anne, qui fut deux fois reine de France, à François remonte la gloire d'avoir apprécié la merveilleuse situation de Brest, notre grand boulevard maritime sur la Manche et sur l'Océan[1], offrant, dans sa rade immense, un asile à nos escadres entières, qui y pourraient évoluer à côté de toutes les flottes européennes.

A Louis XII, second époux d'Anne de Bretagne, revient la bonne pensée de défendre Toulon. Pour l'un et pour l'autre de ces ports, la route vers la fortune ne fut pas encore largement ouverte; mais, une fois commencée, rien n'en entrava plus le libre développement.

L'origine des villes a toujours exercé la sagacité des archéologues, surtout des étymologistes. On aime à trouver, pour les cités importantes, des parrains célèbres et tout au moins un berceau remontant à l'antiquité la plus reculée.

On ne pouvait pas moins faire pour Toulon, mais les recherches se bornent à fort peu de chose. Encore y faut-il suppléer par de simples conjectures.

Il serait en vérité peu logique de penser qu'une situation comme celle de Toulon ait été délaissée par les grands marins de Tyr et de Sidon. Tout au contraire, le mode de navigation alors en usage, qui faisait côtoyer le littoral et chercher des refuges dans chaque baie, devait, inévitablement, conduire les Phéniciens, du pied du *cap Sepet* au fond du golfe toulonnais appelé la *petite rade* (partie comprenant l'anse où, depuis, fut bâtie la ville de LA SEYNE).

Une tradition, généralement acceptée, veut que les Phéniciens aient établi sur l'emplacement du futur Toulon, ou très près de là, une teinturerie de pourpre. On sait combien la couleur rouge pourprée était estimée des anciens, et les eaux toulonnaises possédaient le *murex*, base de cette industrie.

Au dix-septième siècle, le hasard permit de constater la véracité de cette dernière assertion.

« Gassendi rapporte que PEYRESC[2], se trouvant à Toulon (1600) et voulant faire quelques

1. Voir volume, *côtes Bretonnes*, les chapitres consacrés à BREST.
2. Revoir, dans le présent volume, le chapitre consacré aux hommes célèbres d'AIX; il contient la biographie de PEYRESC.

expériences sur des branches récentes de corail, se rendit en mer, à la distance de deux milles du cap *Sicié*, et, arrivé au point où il lui paraissait que le corail devait exister, d'après certaines indications naturelles, il fit jeter dans la mer un filet suspendu à deux perches attachées en croix. Ce filet ramena en effet quelques branches de corail, avec un grand nombre de petits animaux parmi lesquels se trouvait un mollusque sans coquille. L'illustre antiquaire ayant fait dessécher au four tous les produits de cette pêche, ne vit pas sans étonnement que le mollusque s'était fondu en une liqueur pourprée qui avait teint de la couleur la plus brillante tout ce qui l'entourait[1]. »

Près du *murex*, fort abondant, on trouvait le *buccin* et la *pourpre*, mollusques de la même famille, recherchés comme le premier pour la teinture des laines. Puis, les montagnes voisines se couvraient du chêne vert, à feuilles épineuses (nommé *avaousso* en provençal), nourrissant le *kermès*, appelé dans le pays *vermillado*. La récolte de cette espèce de cochenille, aujourd'hui disparue, était encore affermée à Toulon dans les derniers siècles, nous apprennent les archives de la ville.

La couleur donnée par l'insecte était d'un bel écarlate très pur. Celle fournie par le mollusque tirait sur le violet, à peu près ce que nous nommons rouge lie-de-vin.

On comprend, dès lors, le parti que les Phéniciens, si habiles commerçants, tirèrent des ressources du pays toulonnais.

Quant aux avantages offerts par la profondeur des eaux et l'abri si complet qu'elles reçoivent des montagnes, sur un parcours énorme, les navigateurs anciens y songèrent beaucoup moins, si même ils y songèrent.

Leurs vaisseaux n'étaient pas d'un fort tirant et ils ne pouvaient craindre de surprises par mer, eux les maîtres incontestés de la Méditerranée. Ils avaient bien autrement à redouter les attaques venant de la terre, où habitaient des peuplades fières et jalouses de leur liberté. Mais, les Phéniciens avaient trop le génie du commerce pour rêver de vastes conquêtes par la force, germe infaillible de haines vivaces, piédestal d'argile des conquérants. Ils voulaient, avant tout, créer de grands courants d'échange, certains d'endiguer ensuite, à leur profit, les richesses qui en seraient les conséquences naturelles.

Voilà, croyons-nous, la véritable cause de l'extrême rareté des monuments attribués aux Phéniciens. Ils n'arrivaient pas en maîtres dans une contrée, mais en amis, apportant avec eux des idées, des ressources nouvelles, un bien-être relatif auxquels s'accoutumaient vite les peuples appelés à en profiter.

A des époques aussi reculées, où les moyens de communication n'exis-

1. M. Henry, *Le Guide toulonnais*.

taient pour ainsi dire pas, ils devenaient les grands promoteurs d'un négoce, en somme fructueux, et les premiers initiateurs de l'industrie.

Aussi ont-ils laissé des titres plus durables que la pierre ou le marbre. Ils ont donné à l'antiquité, puis à nous, ses héritiers directs, la langue écrite dont plus d'un savant retrouve l'influence et l'origine dans tous les langages connus.

Ils ont été les premiers marins du monde ancien et les fondateurs de la science géographique. C'est assez, c'est plus qu'il n'en faut pour préserver leur gloire de l'oubli.

Après eux, Toulon retomba dans le silence. Pourtant il est probable que la colonie phocéenne, devenue la population massaliote, ne négligea pas ce golfe superbe. Le nom de *Telo* l'indique, à défaut de preuves. Vient, ensuite, le surnom de *Martius* donné à *Telo*. Surnom dérivant, sans conteste, du langage romain. Cette épithète avait été appliquée à plusieurs autres villes, à Narbonne, par exemple[1], et on la rapporte, soit à l'établissement d'un temple en l'honneur du dieu Mars, soit à l'envoi dans ces colonies romaines des vétérans de la légion *Martia*. La première de ces suppositions n'offre pas grandes probabilités d'exactitude pour Toulon, mais la seconde est vraisemblable : un détachement de cette légion ayant pu être envoyé pour surveiller la teinturerie de pourpre, industrie si appréciée qu'elle constituait une des charges de l'Empire[2].

Ne nous perdons pas davantage dans la recherche de l'origine du nom moderne. Maintes opinions des plus savantes et des mieux appuyées ont été émises, sans avoir cependant, jusqu'à présent, réuni tous les suffrages.

Bornons-nous à relever la mention faite, par l'Itinéraire d'Antonin, de *Telo*, et celle donnée par la Notice de l'Empire, de *Telo-Martius*[3]. Ensuite, vient une nouvelle ère d'obscurité, prolongée jusqu'en 1055. Alors, Guillaume de Tarente, comte de Provence, entoure de murailles le lieu appelé désormais *Tholon* ou *Tollon*, suivant l'inspiration des scribes ou des historiens.

Pendant toute cette longue période de plus de six siècles, l'existence de Toulon se résume à peu de chose près dans son histoire ecclésiastique. La ville était le siège d'un évêché, dont le premier prélat semble avoir été

1. Voir, cinquième volume, chapitres Narbonne.

2. Il est bon de rappeler que, lors de la construction du nouveau théâtre, on a trouvé une belle mosaïque et plusieurs tombeaux anciens.

3. Ces deux écrits si importants, datant du cinquième siècle, sont à peu près contemporains.

saint HONORAT (451), ferme soutien de l'autorité du Saint-Siège. Après lui vint saint GRATIEN, martyr pour la foi, en 481, puis saint CYPRIEN, né à Marseille, vers la fin du cinquième siècle, élève du célèbre Salvien, religieux de l'abbaye de Saint-Victor et disciple de saint Césaire, le grand évêque d'Arles. Ordonné prêtre en 510, Cyprien reçut le titre d'abbé d'un monastère fondé nouvellement à Toulon et, six années plus tard, « le peuple de cette ville ayant été appelé à exercer le plus beau de ses droits municipaux, il élut à l'unanimité l'abbé Cyprien, pontife, chef de la cité et du clergé de Telo[1] ».

Il mourait trente ans plus tard, laissant une grande renommée de charité, de sainteté et d'éloquence.

Les Sarrasins ne pouvaient manquer de ravager Toulon, situé justement aux portes de la contrée qui allait devenir leur refuge préféré. Voilà pourquoi Guillaume de Tarente fut obligé de rebâtir les premières murailles, détruites par ces impitoyables pillards.

Au dixième siècle, le mal était si grand, que le territoire, dépeuplé, appartenait à qui le voulait prendre! En 1178, nouvelle incursion sarrasine, au cours de laquelle Hugues Geoffroy III, vicomte de Marseille, se trouvant à Toulon, qui lui appartenait, fut emmené prisonnier avec un grand nombre de ses sujets!

Il semble, en 1228, qu'un mouvement général emporte les villes de Provence vers une sorte d'idéal de fédération, dans lequel elles ont l'espoir de trouver l'affranchissement de leurs servitudes.

Toulon, entrant dans ce mouvement, fait alliance avec Marseille et Arles qui, elles-mêmes, s'allient à Nice et à diverses républiques italiennes.

Mais, bientôt, l'accession au trône de Charles d'Anjou, frère de saint Louis, brise toutes les espérances : il faut rentrer sous le joug féodal, rendu des plus lourds par le despotisme de Charles et par ses guerres pour la conquête du royaume de Naples (1259).

Cela était d'autant plus dur que, peu auparavant (1252), les Toulonnais avaient obtenu de leur dame et maîtresse, SYBILLE (veuve en premières noces de Gilbert de Baux), épouse de Boniface de Castellane, seigneur de Riez, la remise de divers droits onéreux, la confirmation de plusieurs privilèges et l'obtention de faveurs nouvelles.

Avec Robert, comte de Provence, fils de Charles, Toulon fut plus

1. M. L. DE LA LONDE, *Plutarque provençal : Vie de saint Cyprien.*

heureux. Les habitants purent établir un conseil de douze titulaires, choisis dans les trois états, par partage égal, savoir : quatre nobles, quatre bourgeois, et quatre hommes du peuple, pour gérer les affaires de la ville. Peu après, deux syndics prirent place à la tête de ce conseil.

Probablement faut-il rapporter aux administrateurs municipaux la mesure sévère d'expulsion prise (1344-1348) contre les juifs, si nombreux dans la ville qu'ils parvenaient à y fonder de grandes familles, en dépit de toutes les prescriptions humiliantes auxquelles on les soumettait.

Entre autres accusations, motivant l'arrêt des syndics, figure le reproche d'introduction de la peste dans Toulon, « par un sordide commerce de friperies ».

La reine Jeanne, si aimée des Provençaux, mérita la reconnaissance de Toulon, quand elle confirma les privilèges accordés par son père, Robert. Sous son règne on voit figurer, pour la première fois, les *consuls* ou, plutôt, leurs fonctions, car ce titre ne fut accordé que sous François I[er] (1522).

« Ils (les consuls) obtinrent, le 29 juin 1555, de Claude de Tende, gouverneur de Provence, le droit de porter le chaperon de satin tanné (couleur de tan) doublé de taffetas rouge, et, en 1560, il leur permit de le porter de velours rouge, ce qui paraissait très important alors[1]. »

La remarque est plaisante; mais, après tout, nous voyons bien les mêmes préoccupations exister de nos jours, à propos de sujets non moins futiles, au fond, que ceux dont s'inquiétaient les consuls toulonnais.

Toulon reçut de saint Louis un supplément aux fortifications qui l'abritaient. C'était le signal précurseur de l'attention très sérieuse donnée par Louis XII à notre port méditerranéen.

Du règne du *Père du peuple* date la construction de *la Grosse Tour*, cette « tant forte, tant belle et tant grande citadelle », chargée de défendre l'entrée de la *Petite rade*, charge bien remplie, car le connétable de Bourbon ne put s'emparer de la forteresse. Plus tard, malheureusement, André Doria, l'amiral génois, passé au service de Charles-Quint, put faire jeter l'ancre à son escadre dans le port de Toulon, devenu la base des opérations entreprises par l'empereur-roi d'Autriche et d'Espagne contre Marseille (1536).

Néanmoins, François I[er] n'oublia pas le premier succès et, en 1550, il voulut grouper la ville au pied même de la Grosse Tour. Ce projet aurait entravé d'une manière très fâcheuse tout développement de la cité ;

1. Adolphe Meyer, *Promenade de Marseille à Toulon.*



TOULON. — PLAGE DU MOURILLON

le conseil entier fit les démarches les plus pressantes pour que le roi abandonnât son idée, chose obtenue devant l'alarme qu'elle avait soulevée.

Mais Toulon n'était pas au bout de ses surprises. Une alliance venait de se conclure entre le sultan de Turquie, Soliman, et François Ier, contre Charles-Quint. Barberousse, dey d'Alger, célèbre marin de l'époque, fut chargé de commander les flottes réunies de France et de l'empire Ottoman. Le spectacle était nouveau de voir les drapeaux brodés de fleurs de lis, flotter amicalement côte à côte du pavillon chargé du croissant, pavillon abhorré et, jusque-là, le signal de tant de désastres pour les rivages provençaux!

Ce ne fut pas tout. Barberousse, ayant besoin d'un port de ralliement, choisit Toulon, car la supériorité maritime de sa grande baie intérieure sur celle de Marseille lui parut incontestable.

Cependant il fallait compter avec la résistance des Toulonnais à recevoir ces hôtes imprévus. Un seul moyen parut pratique, et le roi n'hésita pas à l'employer. *Ordre fut donné aux habitants d'avoir à quitter leurs maisons, à sortir de la ville, à se retirer partout où ils le pourraient, pourvu que les troupes du Grand-Seigneur pussent s'installer tranquillement à leur place et pour le temps nécessaire aux futures opérations de la guerre* (!)

Bien entendu, cet ordre n'excita pas une obéissance enthousiaste; mais, comme il était appuyé de menace « de la peine de potence pour les récalcitrants », Barberousse put prendre tranquillement possession de Toulon, chose accomplie en septembre 1543. Au mois de mars suivant (1544), l'amiral turc était encore dans la ville, et sa flotte, forte de plus de cent galères, appuyait les insolentes railleries qu'il se permettait contre la flotte française, alors assez mal pourvue.

Un tel allié devenait gênant. Il pouvait même devenir menaçant. François Ier le comprit, et des sacrifices énormes d'argent achetèrent le départ de Barberousse. Néanmoins, force fut encore de lui rendre tous les prisonniers musulmans condamnés à ramer sur nos propres galères, qui se trouvèrent ainsi privées d'une grande partie de leurs équipages.

On n'en doit pas moins le remarquer : de ces deux événements, l'occupation de Doria et celle de Barberousse, la réputation nautique de Toulon commence à s'imposer.

Toutefois, la ville ne comportait encore qu'une mince agglomération de maisons, bâties sur un sol fangeux, car la mer l'inondait fréquemment. Quant au port, c'était simplement une petite portion des marais de la *Rode* que l'on avait enclose de palissades, d'où ce même nom de *palissade*, sous lequel il était connu.

La Ligue n'ébranla pas la fidélité des Toulonnais, qui reconnurent sans hésiter Henri de Bourbon comme légitime successeur de Henri III. Ils furent récompensés de leur loyauté. Déjà on en était arrivé à juger la ville trop petite et à croire que son port devait se mettre en harmonie avec les changements survenus dans la construction des navires; de plus, on estima qu'il y avait urgence pour le royaume à se mettre en état de combattre efficacement sur mer. Un véritable patriote, le cardinal d'Ossat[1], employa tout son crédit à obtenir cette renaissance de notre marine :

« .... Ambassadeur de France à Rome, il écrivait à Henri IV et au ministre de Villeroi, dans le temps où il alla négocier à Florence la restitution des îles de Marseille, que c'était une très grande honte qu'un si grand royaume, baigné de deux mers, n'eût point de vaisseaux de guerre et fût sans moyen de se défendre de quatre méchantes galères d'un duc de Florence, il répétait à toute occasion qu'il fallait à la France une marine pour sa sûreté et pour sa réputation[2]. »

C'était parler en véritable Français, en ministre aussi habile que prévoyant. Cependant, le nom du cardinal d'Ossat est très peu connu, si même il l'est, de la majorité de nos marins! Toulon devrait lui élever un monument, car c'est à lui que remontent les faveurs dont Henri IV combla la ville. Mis au courant des choses, le roi autorisa les plans proposés pour l'agrandissement de la cité et voulut prendre à sa charge les dépenses de la *darsine*, ainsi que les lettres patentes dénomment la première darse du port nouveau, dont une partie fut réservée à la marine militaire; deux grands môles l'abritaient. En même temps, des magasins furent élevés sur le bord d'un bassin, appelé aujourd'hui *canal des Directions*. L'arsenal de Toulon était fondé.

En même temps aussi, Henri accordait aux Toulonnais le droit de défendre leur ville et d'en garder les clefs, lorsque le gouverneur royal était absent. Ce dernier ne pouvait déléguer son autorité à un lieutenant.

Puis, afin de mieux protéger Toulon, le roi fit construire une enceinte flanquée de bastions; les forts Saint-Antoine et Sainte-Catherine s'élevèrent. Nous commencions à avoir sur la Méditerranée un port capable d'aider au développement de nos escadres (1595).

Ces espérances faillirent être détruites par *la Cour des comptes, aides et finances de Provence!* Les consuls toulonnais durent solliciter pendant

1. Né en 1536, mort en 1604; fut évêque de Rennes, puis cardinal. Il négocia à Rome pour Henri III et Henri IV. Ses *Lettres* sont des chefs-d'œuvre de diplomatie.

2. M. V. Brun, *Guerres maritimes de la France*. Cet ouvrage est l'un des meilleurs que l'on puisse consulter pour l'histoire de l'arsenal de Toulon. Rédigé sur des pièces authentiques, il donne tous les faits concernant notre grand port méridional et n'oublie rien de ce qui peut présenter un véritable intérêt.

plusieurs années, pour que les intentions de Henri IV reçussent un plein accomplissement! En vain Louis XIII rendit le 10 juin 1627, une nouvelle ordonnance. C'est seulement en 1628, le 15 décembre, que Toulon put marcher vers ses destinées nouvelles.

Richelieu, dont la sollicitude se retrouve partout où la grandeur de la France était en jeu, venait de se faire octroyer le titre de grand maître et surintendant général de la navigation. Il se montra digne de ses nouvelles fonctions et créa véritablement notre marine militaire, en décidant (29 mars 1631) « que les vaisseaux ne seraient plus à la charge de leurs capitaines, comme par le passé, mais que l'État posséderait en propriété sa marine ».

Il fit lever des plans de nos côtes, afin d'en fortifier les points faibles. Jacques Desmarets, professeur de mathématiques à Aix, dressa le plan du littoral de Provence, « sur vélin, enluminé en or et représentant la côte jusqu'à deux ou trois lieues dans les terres ».

Richelieu, d'après ce plan, ordonna que l'on élevât des forts et batteries « à l'île Sainte-Marguerite, Saint-Honorat, La Croisette (Cannes), Theules, Agay, Cavalaires, Gapeau, Les Embrès, Port-Cros, Porquerolles, Brégançon, Balaguier et bien d'autres encore » (1634).

Mais l'Espagne devance ces établissements, en s'emparant des îles de Lérins (1635); Toulon prélude alors au grand rôle qui lui appartient, en aidant à l'armement d'une flotte de cinquante-neuf vaisseaux qui bat l'escadre espagnole. L'année suivante, les trois villes de Toulon, d'Hyères et d'Ollioules s'unissent pour armer à leurs frais six vaisseaux, qu'elles offrent au roi.

Par les soins du commissaire général Arnoul, collaborateur dévoué de Richelieu, Toulon avait vu des magasins s'ajouter à ceux qu'il possédait déjà et avait reçu la faveur de l'établissement d'un tribunal d'Amirauté et d'un tribunal de la Sénéchaussée.

C'était justice de penser à un port destiné à devenir le centre de ralliement de toutes les flottes devant opérer dans la Méditerranée, et personne n'ignore combien d'expéditions eurent pour but le littoral méditerranéen tout entier. Sans compter les pirates barbaresques, dont les incursions étaient si fréquentes, la France n'eut-elle pas à lutter contre toutes les nations européennes, coalisées pour ruiner son influence dans le Midi, en Orient et dans le Levant; coalisées, également, pour dévaster ses rivages méridionaux?

Néanmoins, en 1645, l'arsenal toulonnais comptait plus de vingt vaisseaux.

Et si quelque chose peut rehausser la gloire de nos marins, c'est l'intrépidité avec laquelle, en dépit de ressources aussi faibles devant la coalition, ils ont toujours soutenu la prépondérance du drapeau français.

Quelques marines rivales ont pu être et sont encore plus fortes par le nombre des vaisseaux; nulle d'entre elles ne compte une aussi brillante pléiade de noms illustres, nulle d'entre elles ne pourrait livrer à l'histoire des annales plus glorieuses.

Une révolution s'opérait pourtant dans l'armement des flottes de guerre. Les canons massifs prenaient place, en menaçantes rangées, sur les navires, qui devaient, par suite, augmenter leur force de résistance et changer les conditions de leur construction.

Toulon se mit en mesure de suffire à ces exigences. Toujours par les soins d'Arnoul, l'envoyé de Richelieu, le nouvel arsenal avait pu, dès 1645, armer[1] *trente-six vaisseaux de ligne,* vingt galères, dix-huit brûlots et de nombreuses tartanes, le tout destiné à opérer sur les côtes de Catalogne[2]. Le marquis de Dreux-Brézé commandait l'expédition.

L'essor imprimé à Toulon se développa de nouveau sous le règne de Louis XIV. Au début de sa vie politique, le jeune roi, avant de se rendre à Saint-Jean-de-Luz pour épouser Marie-Thérèse d'Autriche, visita Toulon, en compagnie de Mazarin, et décida de donner au port toutes les améliorations utiles pour le rendre digne du rôle qu'il était appelé à jouer dans notre marine militaire.

On a souvent répété que Louis XIV aurait volontiers préféré Marseille, mais qu'il se résolut à agréer Toulon, afin de punir les Marseillais de leur résistance[3].

Rien de surprenant à ce que le jeune monarque voulût marquer sévèrement son autorité sur Marseille, mais il était d'un esprit trop pénétrant et il avait en Mazarin un trop sage conseiller pour que, même un seul instant, il pût songer à bouleverser le florissant négoce marseillais, en installant dans son voisinage un port militaire, avec ses mille et une indispensables servitudes.

1. On sait que ce mot comprend tout ce qui a trait au bon état d'un vaisseau: matériel maritime, matériel de guerre, vivres, équipage.

2. Voir volume, *côtes Languedociennes*, chapitres consacrés à PERPIGNAN

Répétons-le, d'ailleurs, si bien placée qu'elle soit, au point de vue commercial, la baie marseillaise n'est pas comparable, pour l'établissement d'un port militaire, aux deux rades toulonnaises.

Toulon fut choisi en toute connaissance de cause, et l'avenir prouva la sagesse de ce choix. En 1670, l'arsenal armait *quarante-deux vaisseaux de ligne*, dont plusieurs avaient *trois ponts*. Parmi eux, le *Magnifique* excitait l'enthousiasme universel, non seulement parce qu'il portait *cent quatre canons*, mais parce que, pour lui, Puget avait inventé la plus splendide des décorations.

Désormais le rang du port toulonnais se trouvait hors de toute conteste.

Colbert, l'illustre et dévoué ministre qui, comme Richelieu, voulait notre marine forte et puissante, demanda à Vauban de faire de Toulon, ainsi qu'il le faisait de Brest, un arsenal de premier ordre.

Vauban ne manqua pas de répondre à la confiance de Colbert; néanmoins il fallut restreindre ses plans, car l'argent manquait et il y avait à s'occuper activement de l'armée de terre.

Malgré des dimensions moindres, le port nouveau pouvait recevoir *cent vaisseaux de ligne* et l'arsenal vit bâtir l'admirable salle voûtée de la corderie, établir le matériel de voilerie, une fonderie de canons, un parc d'artillerie, une salle d'armes, un hôpital.

La pénurie d'argent empêcha la construction de *formes*, malgré l'avis de Duquesne; le grand marin[1], qui venait de prouver à Brest ses aptitudes pour l'aménagement des ports, proposait un système de *formes mobiles*.

Ce lui fut, assurément, un regret que de ne pouvoir donner au port toulonnais, qu'il commandait alors, ce complément de force. Il se consola en poursuivant le cours de ses victoires et en battant, le 8 janvier 1676, la flotte hollandaise, rangée devant Messine. Ruyter commandait cette flotte, de beaucoup plus importante que la flotte française. Duquesne n'en livra pas moins le combat et remporta une éclatante victoire. M. Pierre Clément, l'historien de Colbert, a donné l'admirable lettre que le grand ministre écrivit au vainqueur pour le féliciter.

En 1684, Seignelai, digne fils de Colbert et son continuateur dans l'œuvre de l'accroissement de notre marine, visita Toulon. Il communiqua sa bouillante activité à toutes choses. Les travaux du port marchèrent de pair avec la construction des vaisseaux. Vers le même temps, la ville fut entourée d'une nouvelle enceinte, plus conforme aux progrès de l'art mili-

1. Voir volume, *côtes Normandes*, chapitre DIEPPE, pour la biographie et le portrait de Duquesne.

taire. La rade fut désormais mieux défendue, car il y eut ordre de bâtir le fort Saint-Louis, pour correspondre avec les forts de la Grosse-Tour, des Vignettes et de Balaguier.

Les deux ruisseaux du *Las* et de l'*Égoutier* furent détournés de leur cours; le premier alla tomber tout au fond de la petite rade, le second fut dirigé sur la grande rade, afin que leurs apports ne pussent encombrer les bassins.

Enfin, Toulon devint le siège de l'Intendance de la marine du Levant.

Cinq ans après la visite de Seignelai (1689), le port avait rang de vice-amirauté du Levant ou de la Méditerranée. Un marin illustre, Tourville, plus grand encore dans la défaite que dans la victoire[1], fut, le premier, revêtu de la dignité de vice-amiral du Levant.

En conséquence de ces dispositions nouvelles, bien justifiées par sa situation géographique, Toulon arma les flottes envoyées par Louis XIV contre la Sicile, Gênes et le dey d'Alger. Les plus célèbres d'entre nos marins furent chargés du commandement de ces escadres et, tour à tour, la rade toulonnaise vit passer le duc de Vivonne, le chevalier de Valbelle, Tourville, Duquesne, Forbin, d'Estrées. Ce dernier, par malheur, ne put, en 1692, conduire assez promptement son escadre vers Tourville, chargé de combattre, dans la Manche, les Anglo-Hollandais. Les vents contraires arrêtèrent longtemps d'Estrées et nous dûmes subir la glorieuse défaite de la Hougue[2].

Douze ans plus tard, d'Estrées assiste le comte de Toulouse, nommé grand amiral, quand Toulon arme la dernière flotte importante du règne de Louis XIV (1704); cette escadre ne comptait pas moins de quarante-neuf vaisseaux de guerre, avec leurs bâtiments de transport.

Trois autres années s'écoulent et notre arsenal méditerranéen éprouve, à son tour, les efforts d'un blocus complet (1707).

Du côté de la terre, le prince Eugène et le duc Victor-Amédée de Savoie, ancien généralissime des armées françaises, le menaçaient. Du côté de la mer, l'amiral Clowdesly Showel commandait une flotte hollando-anglaise, forte de quarante-six vaisseaux et de vingt-neuf galiotes à bombes ou brûlots.

Il semblait que Toulon dût succomber, car, de Paris, les ordres arri-

1. Voir volume, *côtes Normandes*, chapitre XXXVIII.
2. Voir volume, *côtes Normandes*, chapitre XLV.

vaient contradictoires. Un homme de cœur sauva la ville. ADHÉMAR DE MONTEIL, comte de GRIGNAN (gendre de Mme de Sévigné), gouverneur en Provence, par suite de l'absence du duc de Vendôme, ne se laissa ni tromper par les feintes du duc de Savoie, ni accabler par l'imminence du péril.

Quoique âgé de soixante-quinze ans, il déploya l'activité d'un jeune homme et montra le patriotisme le plus élevé. Les subsides manquant, il n'hésita pas à envoyer à la fonte « toute sa splendide argenterie aux armes des Grignan et des Sévigné ». L'exemple électrisa la Provence. Marseille, Arles, Aix votèrent de grosses sommes. L'intendant Lebret imita Grignan. A Toulon même, un prélat vénérable, Mgr de CHALUCET, évêque et déjà bienfaiteur de la ville en plusieurs circonstances, donna toutes ses ressources.

Bref, un approvisionnement suffisant entra dans Toulon, et comme l'épouvante surexcitait la population, Grignan permit aux peureux de s'éloigner, ne voulant garder que les hommes résolus à accomplir leur devoir. Chose curieuse : en même temps que les femmes et les enfants, le *prévôt des archers, avec tous les scribes* de la marine et de la manutention, quittèrent la ville!!!

Mais, d'autre part, les sollicitations du généreux défenseur de Toulon obtinrent gain de cause près du maréchal de Tessé, général de l'armée protégeant le Dauphiné. Des troupes s'ébranlèrent et vinrent défendre les approches de notre port. Quant à la route de la mer, on y pourvut en coulant bas de vieux navires hors de service et en embossant deux vaisseaux dans la meilleure situation pour résister à l'ennemi.

Tant de travaux eurent un plein succès. Victor-Amédée de Savoie, qui s'était targué, près de la reine Anne d'Angleterre, de prendre Toulon ou de périr, en en faisant le siège, ne réussit pas à vaincre les défenseurs, que Grignan stimulait avec ardeur.

Son projet de ruiner au moins complètement la ville ne réussit pas davantage, et la France eut ce consolant spectacle de voir (15 août 1707) l'armée assiégeante absolument vaincue, malgré les grands généraux qui la commandaient. Les Toulonnais se montrèrent admirables de valeur et combattirent, comme autant de soldats, près de leur chef, le comte de Grignan, qui, pour sa part, resta *dix heures entières à cheval*.

Une semaine encore et l'escadre ennemie dut, elle aussi, abandonner la partie. Le 22 août, Toulon était délivré. Les assiégeants avaient perdu plus de quatorze mille hommes et commis des atrocités inouïes. Ils en furent pour leur honte : la France était sauvée d'une cruelle invasion.

Avec M. Adolphe Meyer, nous pensons que Toulon doit payer au comte

de Grignan sa dette de reconnaissance, car, sans lui, la ville assurément succombait. Jamais érection d'une statue ne serait mieux justifiée.

Qui croirait, cependant, que cette page glorieuse du siège de 1707 eut, bien peu de temps après, un revers affreux, causé par l'incurie de nos ministres de la marine? Les travaux du port étaient complètement abandonnés et, sans tenir compte du danger qu'il y avait à laisser Toulon désarmé, un

« ... Arrêt royal, du 29 octobre 1709, ordonna *la fonte de canons et de mortiers de l'arsenal, pour être convertis en doubles liards*, qui furent fabriqués à Dardennes et distribués aux salariés. Quelques officiers se plaignirent de ne pas participer autant que d'autres au paiement de ces doubles liards.

« Le port ne s'alimentait plus que par des ventes, on se défaisait de beaucoup de cordages, de voiles, de canons superflus et très souvent d'objets fort utiles[1].... »

Nous n'avons pas le courage de remuer plus longtemps ces hontes; nous préférons nous en consoler en citant, avec M. Brun, les exploits des Cassard et des Laigle, qui, à cette malheureuse époque, soutinrent le renom conquis par notre marine.

Entre temps, une calamité d'autre genre, la peste, venue de Marseille (1721), s'abattit sur Toulon. Un des consuls, Jean d'Antrechaus, se montre sublime, sans défaillir un seul instant. Le magistrat vit mourir ses collègues, ses parents, ses serviteurs; il « contemplait ce grand désastre avec tristesse, mais sans désespoir. »

« Après avoir remis de l'ordre dans l'administration, assuré les recettes de la ville, considérablement diminuées, et pourvu à tous les services, il chercha autour de lui ses collègues, ses amis, ses parents qui n'étaient plus. Il se vit seul de tous ceux qui étaient entrés avec lui à l'Hôtel de ville, il y avait à peine dix-huit mois, portés par le vœu populaire, et, alors, comme la ville avait essuyé ses larmes, que l'heure des grands dévouements était passée, que le calme était revenu, en homme qui a noblement payé sa dette à la patrie et à l'humanité, il demanda de nouvelles élections, et le 8 janvier 1722 il se retira dans sa famille[2]. »

Très justement, M. Octave Teissier appelle le consul Jean d'Antrechaus, *le Belsunce de Toulon*, et ajoute :

« Sa maison est située sur la place de la Poissonnerie. La porte d'entrée est surmontée d'un médaillon attribué à Puget, cette maison, de modeste apparence, est deux fois illustre, les

1. M. Octave Teissier, *Une visite à l'arsenal de Toulon*.
2. M. le docteur Lambert, *Histoire de la peste de Toulon en 1721*.

Toulonnais devraient se découvrir quand ils passent devant elle; car non seulement elle porte l'empreinte du ciseau d'un artiste célèbre, mais elle fut la demeure du plus grand citoyen de Toulon. » (*Une journée à Toulon.*)

L'évêque, Mgr de la Tour-du-Pin-Montauban, et un chanoine nommé Aufan, rivalisèrent avec d'Antrechaus pendant la calamité terrible, qui fit périr plus de treize mille Toulonnais.

A plusieurs autres époques, la peste avait ravagé la ville; neuf fois, en trois siècles, elle avait épouvanté les habitants, mais son apparition, en 1721, fut la plus meurtrière, et Toulon, comme Marseille, supporta particulièrement le poids du fardeau, abattu sur soixante-trois communes provençales. L'épreuve aurait dû imprimer un grand progrès à l'hygiène de la cité, mais on oublie facilement et la ville oublia trop vite cette face de sa sécurité matérielle.

En 1730, Duguay-Trouin, revêtu du titre de lieutenant-général des armées navales, vient à Toulon pour inspecter le port. L'autorité que lui donnait sa brillante carrière ne put, malheureusement, prévaloir contre la décadence où tombait de nouveau notre marine. L'année suivante (juin 1731), le grand marin part avec quatre vaisseaux, pour sommer le dey d'Alger de respecter les traités, toujours violés par ses pirates. La mission fut laborieuse, mais elle réussit.

En 1741, un ambassadeur ottoman abordait à Toulon; l'année suivante, c'était l'infant Don Philippe d'Espagne.

En 1756, un nouveau rayon de gloire illumine Toulon: l'amiral marquis de la Galissonnière veillait à l'armement de la flotte destinée à l'expédition du maréchal de Richelieu contre Port-Mahon. Si peu en forces que fût notre marine, l'arsenal toulonnais fournit douze vaisseaux, cinq frégates et cent cinquante bâtiments de transport; mais, comme après un suprême effort, il retomba dans une sorte de détresse dont, seul, le duc de Choiseul le fit sortir.

Nous touchons, maintenant, à une époque où les souvenirs cruels abondent, où l'on voit une cité française livrée aux pires ennemis de la France, par ceux mêmes qui eussent dû la défendre.

Mais nous nous sommes interdit de fouiller dans cette partie de notre histoire, trop palpitante encore, malgré près d'un siècle écoulé, pour qu'il soit possible de la juger sans passion.

Bornons-nous à signaler le premier rayon jeté par le météore dont la trace fulgurante allait envelopper le monde entier, avant de retomber dans les ombres de la plus complète infortune.

Ce que n'avaient pu faire le prince Eugène et Victor-Amédée de Savoie, ces deux généraux si réputés, un tout jeune capitaine d'artillerie l'allait accomplir. Napoléon Bonaparte devina le point faible de la situation des ennemis. Il proposa et obtint de concentrer tous les efforts sur une redoute élevée par les Anglais entre le fort de l'*Éguillette* et celui de Balaguier. Elle était appelée le *Petit Gibraltar*, par la raison qu'elle commandait la rade. Cette redoute, une fois prise, l'escadre anglo-espagnole se trouvait dans l'impossibilité de garder ses positions et de ravitailler les soldats qu'elle avait débarqués à Toulon.

L'entreprise semblait plus que téméraire; elle réussit, grâce au dévouement avec lequel un autre jeune capitaine d'artillerie, nommé Muiron, se consacra à Bonaparte. Les opérations du siège de Toulon avaient été surveillées et pressées par Barras, commissaire de la Convention, qui remarqua tout spécialement le futur empereur et facilita sa fortune politique.

Ce que nous ne devons pas manquer de rappeler, c'est l'abominable conduite des Anglais, quand ils jugèrent la position intenable.

Fidèles à leur haine envers nous, ils voulurent tout au moins, ne pouvant être vainqueurs, se signaler, nous le savons, par leur lâche cruauté, par les plus vils actes de vengeance.

L'arsenal fut incendié, avec vingt vaisseaux et frégates qu'il contenait; des mèches furent disposées en avant des poudrières pour amener une ruine totale, et les Anglais se rembarquèrent sans même se préoccuper de leurs alliés, les Espagnols, ni surtout des Toulonnais qui s'étaient compromis pour eux, croyant, à la vérité, servir la France.

Sans l'énergique attitude des forçats, délivrés dans un tout autre but, la ville entière périssait avec l'arsenal. Sans l'amiral espagnol Langara, qui recueillit, sur ses vaisseaux, les fugitifs dont l'appel déchirant n'avait pas ému l'amiral Hood, l'armée ennemie était à jamais déshonorée.

Ce déshonneur, l'Angleterre seule en reçut l'éclaboussure, mais de telles taches ne comptent pas à ses yeux. Un jour viendra pourtant, inévitable, où elles apparaîtront dans leur hideur, précipitant la chute du colosse aux pieds d'argile, déjà bien ébranlé par son égoïsme féroce.

Toulon se reprit à sa vie normale, quand fut décidée l'expédition d'Égypte.



TOULON. — « AMIRAL DUPERRÉ, » CUIRASSÉ D'ESCADRE

(Construit à La Seyne, par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.)

La flotte commandée par le brave Brueys emporta Bonaparte vers l'Orient, d'où il devait, peu après, s'échapper sur le navire appelé *Muiron*, du nom de l'ami grâce à qui il était sorti de l'obscurité.

En 1804, les Anglais reviennent menacer Toulon et veulent le bloquer, mais Latouche-Tréville[1] commandait le port : nos infatigables ennemis ne purent exécuter leur dessein.

Devenu empereur, Napoléon n'oublia pas Toulon ; il y fit creuser deux bassins nouveaux, en même temps que l'ordre était donné d'y construire un autre fort.

De Toulon, encore, sortit l'escadre de Villeneuve, destinée à battre la Manche et qui trouva sa ruine à Trafalgar (1805) ; mais un souvenir heureux efface le triste désastre.

Nous sommes en 1830, et le vice-amiral Duperré est chargé de conduire devant Alger l'armée qui nous vengera complètement de tant d'offenses, de tant de ruines accumulées depuis dix siècles entiers.

Des acclamations unanimes saluent le départ de notre flotte, des vœux de triomphe l'accompagnent; cette fois, les vœux sont pleinement exaucés.

L'Algérie, devenue une seconde France, aux portes de la Mère patrie, commence maintenant à nous dédommager de nos sacrifices.

Nous pouvons le croire : sa possession nous suscite assez d'envieux et de haines! Mais notre joyau colonial ne nous échappera pas.

On voudrait s'attarder plus complètement dans ces souvenirs heureux, car ils aideraient à consoler d'expéditions plus récentes, préparées, elles aussi, à Toulon, pour la presque totalité des armements maritimes

L'expédition de Crimée, pour laquelle le concours donné à l'Angleterre reçut, pendant l'année néfaste (1870), une si éclatante récompense!

L'expédition d'Italie, payée comme on le sait!

Qu'importe, après tout! Les annales toulonnaises n'ont-elles pas fortifié notre confiance dans l'avenir de la Patrie?

Souvent, bien souvent, nous nous sommes trompés, et nous avons payé, par de terribles leçons, notre imprévoyance. Mais, du mal le bien a toujours surgi, parce que la France est douée d'un pouvoir merveilleux de relèvement.

Il serait, certes, imprudent d'escompter absolument cette qualité

1. Voir, quatrième volume, chapitres ROCHEFORT, pour le portrait et la biographie du grand marin

maîtresse; cependant nous pouvons avoir foi en l'avenir, puisque, si notre enthousiasme chevaleresque nous a fréquemment aveuglés, nous jugeons maintenant où il nous a conduits.

Et, désormais, nous nous souviendrons qu'avant de chercher à sauver personne, notre devoir nous commande de travailler pour la France seule, afin de la faire grande, forte, respectée!



Pêche à la traîne.

CHAPITRE XVII

TOULON ET NOTRE DÉFENSE MARITIME. — LES DEUX RADES TOULONNAISES.

Un port comme Toulon, dont la mission est de défendre un littoral aussi étendu que celui de nos possessions méditerranéennes, un tel port devait forcément appeler toute la sollicitude de notre administration maritime.

Il fallait que, non seulement le travail de l'arsenal y pût être complet, mais, encore, les routes de terre, comme celle de la mer, devaient recevoir



Toulon. — La rade.

une défense assez forte pour que l'éventualité d'un blocus devînt à peu près impossible.

On y a réussi et nous pourrions répéter la phrase placée en tête de la description de Toulon : des canons, encore et toujours des canons!

Ils sont partout; leur masse noire se distingue sur chaque relief en position de les porter.

En premier lieu, les montagnes dominant Toulon reçurent des vigies attentives, signalant le moindre danger.

Les forts bâtis sur la masse du *Faron*[1] croisent leurs feux, au nord, avec ceux du *Grand* et du *Petit Saint-Antoine*.

1. Montagne au nord de Toulon, élevée de 546 mètres. Par un temps clair, on distingue, de ce sommet, la Corse et les Alpes.

A l'est, le fort *Saint-Louis*, ancienne prison d'Abd-el-Kader, corres pond avec le fort *Lamalgue*, le fort du *Cap Brun*, le fort *Sainte-Marguerite*.

L'ouest et le sud sont couverts par la batterie *du Salut*, le fort *Malbousquet*, le fort *de l'Équillette*, le fort *Balaguier*, le fort de *Six-Fours*.

Nous devons en oublier plusieurs, mais, après tout, un dénombrement aride ne servirait pas à grand'chose. Il nous suffit de savoir que Toulon est bien armé, qu'il peut suffire à la tâche, honorable entre toutes, qui lui est dévolue et à laquelle son courage ne faillira pas.

L'armement de notre grand port méridional se complète par un système de torpilles placées partout où l'expérience indique l'emploi de ces engins nouveaux. A cet ensemble de défenses se joint une flotte d'évolution, comptant depuis les grands cuirassés, mastodontes de la mer, jusqu'au petit torpilleur presque invisible, et pourtant si redoutable, même aux vaisseaux les plus gigantesques.

Dans ces formes nouvelles, le génie humain, si étrangement porté vers la destruction, s'est donné libre carrière.

Depuis le plus énorme des monstres marins, en descendant au plus humble, on reste stupéfait, sinon attristé jusqu'au profond de l'âme, en voyant tant de ressources, tant d'efforts, réunis pour le but unique de porter la mort et la ruine avec une facilité, une rage inouïes!

Les engins guerriers de jadis sont presque répudiés, et nos beaux vaisseaux à voiles, portant trois rangées de canons, seraient regardés comme trop inférieurs pour un engagement.

Il faut, aujourd'hui, des masses extraordinaires, comme celles appelées le *Courbet*, l'*Amiral Baudin*, le *Formidable*, le *Hoche*, le *Magenta*, le *Marceau*, le *Lazare Carnot* (en achèvement) et autres, munies de bouches à feu d'un calibre mesurant *vingt-quatre*, et même *quarante-deux centimètres de diamètre*, portant jusqu'à une distance de *dix-huit kilomètres!*

La mâture, les gaillards, les dunettes reçoivent des canons Hotchkiss[1], sorte de mitrailleuses, très meurtrières, adjointes à d'autres canons dits canons-mitrailleuses et canons-revolvers, placés un peu partout! Quant aux matelots, leur sabre et leur fusil antiques ont été *perfectionnés;* ils manœuvrent avec aisance le fusil à répétition, inventé par Kropastcheck[2].

Tout, d'ailleurs, à bord des cuirassés, est ainsi méconnaissable pour les vieux marins. L'intérieur d'un vaisseau de ligne était déjà grandiose,

1. Voir volume, *côtes Bretonnes*, chapitres Brest.
2. Voir volume, *côtes Bretonnes*, chapitres Brest.

mais combien il paraîtrait humble auprès de l'intérieur d'un vaisseau actuel, offrant une profondeur si grande qu'elle donne le vertige, lorsque l'on y plonge le regard, du haut de la passerelle de commandement, vers la baie par où s'échappe l'air chaud, créé par les machines et par les émanations de la cale! Il semble que ce puits énorme doive conduire aux entrailles de la mer; on rêve de quelque drame surnaturel en écoutant le roulement des manœuvres, le sifflet des chaudières, en ressentant la trépidation de l'hélice[1], en voyant courir, presque sans bruit, les six



Sur le pont d'un cuirassé.

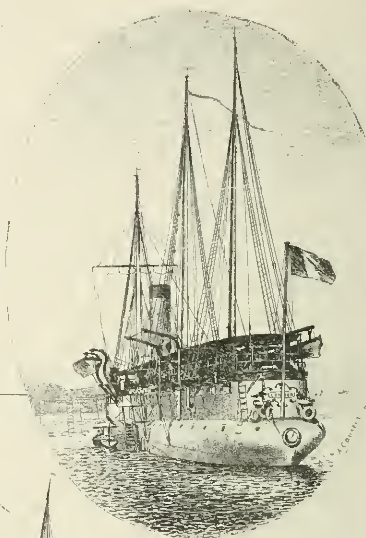
ou huit cents hommes composant l'équipage, éclairés de tous côtés par des lampes à incandescence, et en se trouvant, soudain, ébloui par les feux électriques projetés pendant la marche, soit pour transmettre un ordre, soit pour déjouer l'attaque des torpilleurs, soit pour échanger des signaux.

La science triomphe : elle est presque parvenue à neutraliser, selon son vouloir, le vent, comme elle a, avec la vapeur, obvié aux inconvénients de la marée dans l'Océan; mais que deviennent les belles vieilles manœuvres, que seraient les luttes entre ces géants? Affaire de chimistes et de forgerons, pour ainsi dire, se défiant à qui fournira, l'un, des plaques assez

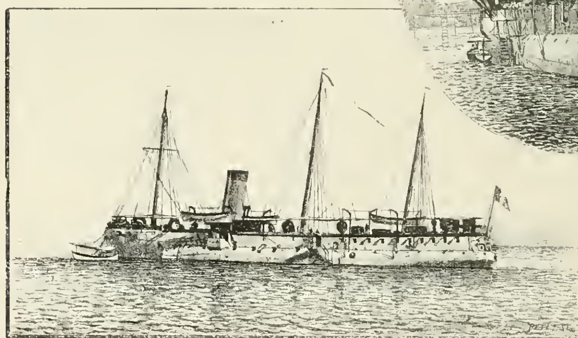
1. Voir, premier volume, chapitres Le Havre.

résistantes, l'autre des torpilles assez puissantes pour réduire en pièces la cuirasse protectrice.

A-t-on, même, vraiment besoin de torpilles, quand on voit un vaisseau comme le *Caïman*, muni de deux tourelles logeant des canons de 42 *centimètres!* Avec ces canons, la charge de poudre d'un coup est, à volonté, de *cent* ou *deux cents kilogrammes* et, avec les boulets de forme cylindro-conique, le poids atteint ou dépasse *cinq cent vingt kilogrammes!* Il est bon d'écrire en toutes lettres ces nombres de mort. Autrement, ne croirait-on pas à une erreur de chiffre? Du reste le *Caïman*, un cuirassé, est sorti vainqueur du tir de ses canons, tir qui pouvait lui être funeste.



Avec toutes ces transformations, la vue d'une escadre mouillée[1] perd beaucoup de son pittoresque; elle se relève au moment des évolutions, bien que les manœuvres soient loin d'avoir, pour les personnes étrangères aux choses de la mer, la beauté de jadis.



Contre-torpilleur le *Condor*, attaché à l'escadre d'évolution de la Méditerranée.

Mais il faut tenir compte des changements accomplis, et, puisque ces forteresses flottantes sont devenues indispensables à notre défense, souhaitons que les cuirassés français puissent avec avantage combattre n'importe quels

1. Chacun sait que ce mot du langage maritime signifie que les navires d'une escadre reposent sur leurs ancres.

autres cuirassés ennemis, même si, comme on nous l'a fait craindre, ils se trouvaient inférieurs en force ou en nombre.

A vrai dire, nous ne doutons aucunement du sort d'un combat naval, et nous ne voyons pas une marine militaire meilleure que la nôtre, surtout des marins mieux disciplinés, plus braves, plus énergiques.

Vienne l'heure de la lutte (bien éloignée, il faut l'espérer, sinon indéfiniment ajournée!), nous retrouverions des noms à placer près de ceux qui ont illustré nos escadres. Les souvenirs de campagnes récentes, les mémoires glorieuses qu'elles nous ont léguées sont là pour affermir notre foi, pour proclamer que la France n'a rien perdu de son génie maritime.

Nous le comprendrons mieux encore, lorsque nous verrons notre flotte manœuvrer dans la rade d'Hyères, dans celle du golfe Juan ou dans celle de Villefranche.

A Toulon, elle manque un peu d'espace pour se déployer dans sa majesté. Si vaste que soit la grande rade, nos vaisseaux y paraissent être en quelque sorte trop sous la protection des forts de terre; mais ailleurs, nous nous ferons une plus juste idée de l'ensemble de leur rôle, nous saurons qu'ils sont prêts pour l'attaque comme pour la défense, et que bien mal avisé serait l'ennemi qui croirait en avoir facilement raison.

Cet ennemi, dont les menaces constantes se doublent de la servilité de satellites enviant nos ressources et voulant effacer la mémoire de bienfaits reçus, cet ennemi échouerait du côté de la mer, dans une attaque contre Toulon, comme il y échouerait du côté de la terre.

Voici donc notre grand port bien défendu, bien armé. Seulement, notre littoral provençal est-il, en entier, également protégé? Nos précautions sont-elles partout aussi bien prises et nos vaisseaux trouveraient-ils l'aide nécessaire pour accomplir pleinement leur mission?

A ce sujet, il ne saurait être sans intérêt de parcourir une pièce officielle, datée du 12 juillet 1757, et contresignée par le maréchal duc de Mirepoix[1].

La comparaison sera ensuite facile à établir entre le passé et le présent.

ARCHIVES DE L'HÉRAULT : C. GOUVERNEMENT DE LANGUEDOC

INSTRUCTIONS POUR M. LE MARQUIS DE FREMEUR

« Le Roy ayant destiné le marquis de FREMEUR pour servir et commander dans la province de Provence, les circonstances exigent qu'il s'y rende le plus tôt qu'il sera possible.

1. Nous devons cette pièce importante à M. L. DE LA PIJARDIÈRE, le très distingué et savant archiviste du département de l'Hérault, à l'obligeance et aux travaux de qui nous avons eu plusieurs fois

« M. le duc de Villars, gouverneur de la province, y réside depuis plusieurs années; naturellement, ce seroit à lui à donner des ordres dans l'absence du maréchal de Mirepoix, mais de lui-même il se prête de bonne grâce aux secours qui lui sont nécessaires, et il sera plus facile à M. de Fremeur qu'à personne de le contenter et de se concilier avec lui.

« M. de Fremeur doit réduire ces soins à la partie militaire et renvoyer à M. de Villars toutes les affaires civiles de la Provence.

« L'objet militaire de la province de Provence est actuellement la défense et la sûreté de la côte; quoiqu'elle soit assez étendue, cependant il sera facile avec le nombre de troupes qui est actuellement dans la province de pourvoir à sa sûreté.

« Les deux objets principaux sont Marseille et Toulon.

« Les autres parties de la côte ou se deffendent par elles mêmes, ou sont d'une si modique conséquence qu'il n'y a guères d'aparence que l'ennemi veuille y destiner une entreprise sérieuse.

« Il y a actuellement en Provence seize bataillons dont sept de troupes réglées qui sont :

Angoumois	1	7
Lafère	2	
Briqueville	2	
Hainault	2	

et neuf de milice qui sont :

Valence	1	9
Dijon	1	
Clermont	1	
Chalon-sur-Saône	1	
Privas	1	
Autun	1	
Auch	1	
Grenadiers royaux de Coincy	2	
		16

« Il y aura quelques changements à faire dans la disposition de ces troupes, mais comme la plupart sont bien placées ces changements seront peu considérables.

« Le régiment d'Angoumois est à Monaco; il n'y a nul changement à faire.

« Le bataillon de Privas est à Saint-Paul, relativement à son objet qui est d'assurer toute cette plage depuis Antibes jusqu'à l'embouchure du War.

« Il serait mieux placé à Cagnes.

« Cependant comme le village de Cagnes a été presque détruit la dernière guerre, qu'il n'est pas peut-être rétabli et que d'ailleurs Saint-Paul n'est pas tout à fait hors de portée on pourra l'y laisser, selon ce que M. de Fremeur jugera à propos.

« Il observera seulement dans cette partie que le bataillon de Privas porte une petite garde sur les hauteurs qui bordent la plaine, d'où elle pourra facilement observer la mer et avertir à tems pour avoir les secours nécessaires.

« Mais M. de Fremeur ne doit point absolument faire occuper aucune de ces vieilles redoutes qui sont le long de la plage.

« Les troupes que l'on y mettroit seroient plus exposées qu'elles ne pourroient être utiles.

« Les bataillons de Valence et de Dijon sont à Antibes, rien à changer à cette disposition.

recours, lorsque nous écrivions le cinquième volume du *Littoral de la France.* Nous prions notre zélé correspondant d'accepter ici nos meilleurs et bien sincères remercîments.

« Le régiment de Laferre de deux bataillons est à Canes, c'est trop pour cette partie et nous avons besoin de nos troupes réglées pour des objets plus importants (*).

(*) *Apostille de* M. LE Mis DE PAULMY. *Il y a 1 bataillon de ce régiment à Grasse.*

« Il faudra faire remplacer le régiment de Laferre à Canes par le bataillon de milice de Clermont qui est à Fréjus.

« Il est d'abord nécessaire de ne pas laisser plus longtems le bataillon de Clermont à Fréjus. L'air y est fort mauvais et des troupes, qui y passeroient de suite tout l'été, seroient entièrement détruites.

« Il est vrai que l'air de Canes n'est pas trop bon quoique bien moins mauvais que celui de Frejus; mais il y a un village au-dessus de Canes que l'on nomme Valory, d'où les troupes seroient aussi à portée de satisfaire à l'objet de Canes en plaçant dans ce dernier endroit un poste qui se relèveroit tous les deux ou quatre jours selon la commodité des troupes.

« C'est ce dont M. de FREMEUR decidera sur les lieux.

« Vis-à-vis de Cannes il y a l'isle et le fort Ste-Marguerite.

« Naturellement la Compagnie franche qui y est entretenue par le gouverneur devroit suffire à sa deffense; cependant si M. de FREMEUR le juge nécessaire, il y fera passer quelques secours du bataillon de Clermont (*).

(*) *Apostille de* M. LE Mis DE PAULMY. *La Cie franche du gouverneur des isles Ste-Marguerite n'est que de 55 hommes, mais il y a outre cela dans le fort de ces isles 4 Cies d'invalides de 60 hommes chacune. Ainsi la garnison ordinaire doit être supposée de 475 hommes.*

« Le bataillon d'Auch qui est à Tarascon doit remplacer à Fréjus le bataillon de Clermont.

« Pour faire ces changements, il faut que le dernier bataillon de Lafère aille d'abord remplacer à Fréjus le bataillon de Clermont, et lorsque ce dernier sera arrivé à Canes, que le second bataillon de Laferre aille remplacer son premier à Fréjus, et que le dit premier en parte pour se rendre tout de suite à Aubagne.

« Le second bataillon dudit régiment ne restera à Fréjus que jusqu'à tems qu'il y soit relevé par le bataillon d'Auch.

« Il en partira ensuite pour aller joindre le 1er à Aubagne.

« Il est à observer qu'il faut que les troupes qui seront à Fréjus détachent une centaine d'hommes pour rester en poste fixe à Saint Tropès.

« Cette ville mérite attention, quoiqu'elle n'ait d'objet qu'elle-même, mais elle est commerçante et pourroit être un objet pour l'ennemi. Il seroit nécessaire d'établir une batterie qui put deffendre son port, le fort qui est au-dessus ne pouvant être d'aucune utilité pour sa deffense.

« Depuis Saint Tropés jusqu'à la ville d'Ilieres toute la côte est inhabitée et il y a partout trois lieues d'épaisseur dans des terres impraticables.

« La ville de Ilieres est un objet assès considérable pour plusieurs motifs :

« D'abord, quoiqu'elle ne soit pas fort opulente, comme elle est sans deffense, que les accès en sont faciles et que tous les environs sont connus des Anglois elle pourroit être un objet tentant pour leur commandant, quand ce ne seroit que pour la réputation de l'exploit.

« D'ailleurs s'il prenoit fantaisie aux Anglois de prendre poste, comme ils l'ont fait la dernière guerre, dans la rade de Ilieres, ils n'ont point d'autre endroit pour faire de l'eau que dans la rivière de Gapeau.

« Ainsi à tous égards il nous est nécessaire de nous mettre en force dans cette partie.

« Mais il est à observer que l'air de la ville d'Ilieres est très mauvais pendant l'été et que l'eau y manque absolument, par conséquent les troupes y souffriroient beaucoup.

« Elles seront tout aussi à portée de satisfaire aux mêmes objets en les plaçant à Souliers (Solliès) où deux bataillons seront fort à l'aise et il faudra y envoyer les deux bataillons de Briqueville d'où ils détacheront cent hommes à Hieres qui seront relevés tous les quatre jours.

« Il faudra aussi commettre à M. de BRIQUEVILLE le soin de toute cette partie et lui donner l'inspection des îles d'Hieres (*).

(*) *Apostille de* M. LE M[is] DE PAULMY. M. DE BRIQUEVILLE *a un congé pour jusqu'au mois de 7bre et ne peut joindre son régiment cette année, mais* M. DE FÉNÉLON, *brigadier colonel du régiment de La ferre est en Provence et désire avec grande ardeur d'être employé à quelque chose et chargé de quelque commandement.*

Je le connois peu par moi meme, mais l'on m'en a parlé comme d'un officier intelligent et de bonne volonté.

Quant aux isles d'Hières, je vois par l'état qui m'a été remis que le bataillon de Chalon-sur-Saone y est employé (*).

(*) *Il y a de plus une C[ie] d'invalides de* 60 *hommes au moins.*

Comme l'on a fait de nouvelles fortiffications dans ces isles, je ne connois point leur état et je ne puis que m'en remettre à M. DE FREMEUR, lorsqu'il sera sur les lieux, des précautions qu'il y aura à prendre.

J'observerai seulement que ces isles ne peuvent donner aux troupes qui y seront employées aucun secours et qu'il faut les y approvisionner comme dans un vaisseau.

Les troupes y souffrent beaucoup. Comme toutes les subsistances y viennent de terre elles y sont fort cheres.

Du tems que j'étois en Provence j'avois obtenu de la province qu'elle leur y donneroit le pain.

J'observerai encore à M. DE FREMEUR que le plus important pour la sûreté de ces sortes de postes c'est le choix du commandant (*).

(*) *Apostille de* M. LE M[is] DE PAULMY. *Il y a depuis la fin de la dernière guerre un commandant des isles d'Hières, c'est le sieur* MILET DE MONVILLE, *ingénieur avec brevet de colonel, homme très intelligent, très vigilant et fort actif.*

Si l'officier qui commande le bataillon de Chalon sur Saone n'étoit pas suffisant. M. DE FREMEUR ne doit pas hésiter d'y envoyer un autre commandant.

Il y avoit 4 bataillons de troupes réglées dans Toulon, les deux régiments de Briqueville et de Hainault, la garnison étoit trop forte (*).

(*) M. DE SABLÉ, *colonel de Hainault, n'est point non plus en Provence, il est aux eaux de Plombières, et ne peut joindre cette année.*

J'en ai retiré le régiment de Briqueville pour le placer à Souliers, il suffira de le remplacer par le second bataillon de Coincy et distribuer le 1[er] entre Senary (Saint-Nazaire ainsi désigné en provençal), la Ciotat et Cassis.

Il faudra donner l'inspection de toute cette partie à Coincy.

Il n'y a nulle aparence que les 14 vaisseaux anglois qui sont dans la Méditerranée osent rien entreprendre sur la place de Toulon, mais l'on doit prendre des précautions pour qu'ils ne puissent entreprendre de la bombarder.

Comme toutes ces précautions consistent dans les batteries pour la deffense de la rade et que c'est la marine qui est chargée de ce soin, elles dépendent de la mer plus que de la terre (*).

(*) *Apostille de* M. LE M[is] DE PAULMY. *C'est à la marine à armer toutes ces batteries et à les réparer si elles sont dégradées, mais le commandant des troupes de terre ayant le soin de veiller à la défense de la coste est en droit de les visiter et d'ordonner les réparations urgentes qu'il y auroit à y faire, ou d'écrire au ministre de la marine pour qu'il donne des ordres à ce sujet.*

N *il y a à Toulon une Cie de 50 canoniers invalides aux ordres du commandant des troupes de terre qu'il peut distribuer aux batteries de la côte, si l'on y manquoit de canoniers : il doit y en avoir de la marine, mais souvent ces derniers manquent étant employés sur les vaisseaux, nos canoniers invalides de terre sont faits pour y suppléer.*

Nos soins doivent se borner à établir des postes pour la sûreté de ces batteries et d'être à portée de s'oposer à l'ennemi dans le cas qu'il fit une descente pour tâcher les tourner.

Le poste de Senary est indispensable à occuper pour assurer les derrières de la plus grande partie des batteries établies pour la deffense de la rade de Toulon.

Il faudra aussi que, de Senary, Coincy détache un petit poste pour garder une redoute qui protège une batterie qui deffend la rade des Deux-Frères (Les Sablettes), 100 hommes de son bataillon suffiront à Senary et il faudra qu'il en envoye cent à la Ciotat et autant à Cassis.

Ces deux endroits sont assés considérables pour tenter la cupidité de quelque capitaine de vaisseau anglois et ils contribueroient bien vite s'ils n'avoient personne pour les deffendre ou pour mieux dire pour les empêcher de le faire.

La ville de Marseille est de tous les objets de la côte celui qui mérite le plus d'attention puisque c'est celui qui peut être le plus tentant pour l'ennemi.

Il y a en garnison dans les deux citadelles de cette ville le bataillon d'Autun.

Cette garnison est suffisante et il n'y a rien à changer dans cet article.

Nous n'avons à deffendre la ville de Marseille que du côté de la mer, et sa deffense consiste dans les batteries qui sont ou seront établies pour la deffense de la rade (*).

(*) *Apostille de* M. DE FREMEUR. *L'entretien et la garde des batteries de Marseille est attribuée à la ville qui en fournit la garde nécessaire sous les ordres des officiers généraux qui sont dans la Province.*

Ce soin regarde la marine, ainsi les nôtres doivent se borner à pourvoir à la sûreté de ces batteries et à empêcher que l'ennemi ne puisse débarquer et les tourner.

La côte du côté de l'attaque est si élevée qu'elle se deffend par elle même et de longues précautions y suffisent.

La côte opposée n'est pas de même. Il y a une plage nommée Monredon très commode pour un débarquement et d'où l'ennemi pourroit facilement tourner les batteries et venir même en droiture sur Marseille.

Il est nécessaire d'être en état d'observer cette partie et de pouvoir s'y mettre en force selon les circonstances.

C'est pour cet objet que j'ai destiné les deux bataillons de Laferre à Aubagne.

Aubagne n'est qu'à deux lieues de la plaine de Monredon et les chemins sont beaux et faciles.

Il sera nécessaire que ces deux bataillons fournissent un poste de 100 hommes sur la plage de Monredon pour observer la mer avec soin et demander du secours lorsque l'occasion le requerra et pour lors les deux bataillons devront marcher.

Le poste de Monredon pourra se relever tous les quatre jours; mais il seroit à propos que l'officier qui y commandera y demeurât en poste fixe.

Comme M. DE PAULMY est disposé à employer M. DE FÉNELON dans son grade de brigadier, M. DE FREMEUR pourra lui confier le soin de toute cette partie de meme que celui de la ville de Marseille dans ses absences.

Comme la ville de Marseille est notre objet le plus critique et le plus important, en attendant que le régiment de Lafère puisse occuper Aubagne, M. DE FREMEUR doit y envoyer, en arrivant à Aix, un ou deux bataillons de Coincy.

Ils seront de là à portée de se rendre ensuite à leur destination.

Depuis Marseille jusqu'à l'embouchure du Rhône, toute cette partie est à l'abri des insultes de la mer (*).

(*) *Apostille de* M. LE Mis DE PAULMY. *Il y a une Compagnie d'invalides à la Tour de Bouc et on a toujours jugé qu'il n'y avoit rien à craindre de ce côté là, cependant si on avoit des troupes de reste on les placeroit aux Martigues.*

Cependant si M. DE FREMEUR le juge nécessaire, il pourra y faire passer quelques détachements.

Je ne puis d'ici que tracer en général les objets de la côte qui méritent attention et les dispositions à faire des troupes pour leur deffense

Ce sera à M. DE FREMEUR, lorsqu'il sera sur les lieux, à rectifier les subdivisions et les détails :

M. DE VILLARS m'écrit ici pour demander des affûts.

Je jugerois par sa demande que nous avons quelques batteries sur ces côtes.

Il ne nous en faut que dans les rades de Toulon et celle que je propose pour la deffense de Saint-Tropès.

Partout ailleurs elles ne seroient d'aucune utilité et s'il y en a il faut les détruire.

J'excepte cependant celles que l'on a pu faire dans les isles d'Hières.

Comme je ne connois point ce qui a été fait dans ces isles je ne puis que m'en rapporter à M. DE FREMEUR sur ce qu'il convient d'y faire aujourd'hui.

En tout, pour la deffense de toutes les côtes du monde, c'est-à-dire pour empêcher les débarquements, il ne faut jamais ni batteries ni retranchements.

L'on conviendra que les uns et les autres sont inutiles si l'on n'a pas du monde pour les garder et si on a du monde l'ennemi sûrement ne débarquera pas.

Il est bien facile de terre de déconcerter les entreprises de la mer.

J'oubliois l'article du château d'If.

L'endroit est par lui même de peu d'importance et d'ailleurs inabordable.

Ce n'est qu'un rocher qui s'élève dans la mer dont tous les côtés sont escarpés à pic et dont tout le terre-plein est occupé par la fortiffication.

Il n'est question pour sa sûreté que de le tenir approvisionné et surtout d'y placer un commandant; celui qui y est n'étoit pas en état d'en répondre, il y a 15 ans, il ne peut être devenu meilleur.

Il y a deux autres isles dans la rade de Marseille qui sont Ratoneau et Pomegue; il y a dans chacune un petit fort gardé par des invalides. Ces précautions sont suffisantes, l'objet n'étant pas assés important pour en prendre de plus grandes.

Fait et arrêté à Compiègne le 11 juillet 1757; signé le maréchal duc DE MIREPOIX.

La première réflexion qui surgit à l'esprit, n'est-ce pas le peu de ressources dont, en somme, on disposait vers le milieu du dix-huitième siècle? Il y a plus encore et nous nous en persuaderons, au fur et à mesure que nous poursuivrons notre route, le littoral provençal ne semblait pas alors être parfaitement connu; car nous rencontrerons plus d'un point où, avec assez de facilité, un débarquement de troupes pouvait être opéré.

Mais, il est vrai, l'occupation du pays comportait, à cette époque, de grands obstacles; le manque de bonnes routes pouvait entraver la marche et la rareté des villages eût rendu le ravitaillement très difficile.

Aujourd'hui, il n'en est plus ainsi, routes et voies ferrées sont construites; non seulement l'on ne rencontrerait plus « les trois lieues d'épaisseur » sans habitants, dont parle la pièce officielle, mais, d'un autre côté, les forts ont été multipliés.



Transport de l'État *le Schamrock*, pour le service de la Cochinchine.

Rassurons-nous et rappelons-nous, surtout, que Toulon n'était pas tombé par la force aux mains des Anglais. Or, sans la possession de notre grand arsenal maritime, que vaudrait l'occupation d'un point de la côte? A coup sûr, elle serait bien aléatoire, mais plus d'un désastre y pourrait être effectué, si les forteresses nouvelles ne battaient puissamment les lieux favorables à une descente ennemie.

Aussi, tout en rassurant les pessimistes trop alarmés, faut-il ne pas cesser

de réagir contre un optimisme exagéré. Travaillons sans cesse à protéger nos rivages et à renforcer notre flotte, puis, attendons sans crainte les provocations. Le triomphe est dans cette sage préparation.

En ce qui concerne Toulon, du moins, les mesures sont entièrement prises et la disposition des lieux y a puissamment aidé.

Nulle autre baie du rivage méridional français ne pénètre à une telle profondeur dans les terres et ne se trouve mieux dessinée pour la défense.

Du côté de la pleine mer, l'entrée, située au nord-est, s'ouvre depuis le cap de la presqu'île *Sepet*, formant la limite occidentale, à la *pointe de Carqueiranne*, bornant le côté oriental.

Mariant ses feux avec les feux du cap *Sepet*, le cap *Sicié*, pointant au sud du premier, balaye le chemin du port, où nous nous disposons à rentrer. Sur notre droite, la plage *de la Garonne* décrit une courbe élégante, puis une anse nouvelle se découpe sous le fort Lamalgue et le fort Saint-Louis. A notre gauche, nous laissons la *presqu'île de Saint-Mandrier*, le *Creux Saint-Georges* et l'anse *des Tamaris*, protégés par la *tour de Balaguier*. Une sorte d'étranglement se produit; nous sommes arrivés devant *la petite rade*, renfermant Toulon, à son extrémité nord-est, et La Seyne, à son extrémité sud-ouest. Un petit torrent, appelé l'*Eigoutier* ou *Egoutier*, vient se jeter dans cette rade, au pied du fort Saint-Louis, tandis que le ruisseau *du Las* ou des *Dardennes* y tombe à l'ouest de la ville.

Il est facile de comprendre qu'une pareille disposition des lieux a favorisé toutes les créations nécessaires à un grand arsenal.

Aussi trouvons-nous, placés à l'occident, sous la protection du *fort Malbousquet*, la poudrière et de vastes terrains réservés à la marine; puis, successivement, l'entrée de la *darse Missiessy*, des appontements et un parc au charbon; la passe de la *darse de Castigneau*, sur laquelle s'ouvrent plusieurs bassins et dont les rives ont reçu les *établissements de subsistances* (magasins aux vivres, parc au bois, abattoir), les ateliers de machinerie, montage, ajustage, et la boulangerie, plus, un parc d'artillerie. Après ce parc, une entrée, dite *Coupure de l'artillerie*, fait communiquer la darse Castigneau avec la *darse Vauban*, aux bords chargés de chantiers divers, d'ateliers, de cales, et découpés par plusieurs canaux; l'un, dit de *la Chaîne neuve*, établit la communication avec la petite rade; l'autre, appelé de *Mange garni*, et pourvu d'un pont tournant, ouvre sur la *vieille Darse*, c'est-à-dire sur une partie de la mer, la plus enfoncée dans les terres, autrefois concédée à Toulon par Henri IV. Elle touche à la ville même, et se développe le long du *quai du port*, où viennent

aborder les nombreux bateaux faisant le service de la ligne de La Seyne, de la banlieue et des environs de Toulon. On y pénètre, de la rade, par la *Chaîne vieille*[1], appuyée : à gauche, sur le corps de garde de l'ancien bagne; à droite, sur les établissements des *Équipages de la Flotte*.

On a compris ces mots : *chaîne vieille*, *chaîne neuve*. Ils signifient que, passé une certaine heure, une chaîne ferme l'entrée du port militaire. Jadis, lorsque la chaîne avait été tendue le soir, elle ne devait plus s'ouvrir avant le lendemain matin. En 1678, un adoucissement à cette rigoureuse mesure fut accordé par le gouverneur de la Provence. Les consuls toulonnais eurent la responsabilité de donner le poste de garde de la chaîne



Toulon. — Le fort Saint-Louis (Mourillon).

à un homme de confiance, chargé d'ouvrir ou de refermer le port, chaque fois qu'il en serait requis par l'officier de garde à l'*Amiral*, c'est-à-dire par l'officier occupant le corps de garde de la marine, pour veiller à la police du port.

Maintenant, nous dépassons le port militaire et la limite de Toulon-ville. Nous entrons dans le *port marchand*, confinant aux *fosses d'immersion du Mourillon*, faubourg populeux et animé, car il possède un second arsenal, bien défendu par la tour Saint-Louis et par le fort Lamalgue.

Une caserne d'infanterie de marine y a été bâtie, et de très belles

1. Le canal où passe de la *Chaîne vieille* a été élargi en 1892.

cales couvertes y sont disposées pour la construction des vaisseaux. On n'y travaille plus comme par le passé, l'industrie privée recevant, aujourd'hui, une partie des commandes du gouvernement. Les chantiers du Mourillon n'en restent pas moins importants, tout prêts qu'ils sont à rendre les services dont notre marine a besoin, non seulement en temps de paix, mais pour préparer notre défense.

Ainsi donc nous sommes prêts à repousser toutes les agressions et Toulon peut suffire à protéger notre littoral de la Méditerranée.

Néanmoins, comme il est sage de prévoir les éventualités les plus graves, nous persistons à penser que, sur notre lourd budget, une part pourrait être faite à l'aménagement d'arsenaux secondaires.

L'an dernier, à Port-Vendres[1], nous exprimions ce souhait; nous le renouvelons aujourd'hui, avec le vœu que nous faisions, pour Marseille, d'un canal mettant nos riches flottes marchandes complètement à l'abri dans l'étang de Berre.

En effet, ne serait-ce pas folie que de compter sur une réserve généreuse de la part de nos ennemis? Les menaces très claires ne nous sont pas ménagées. Nous n'ignorons pas que, dans ces menaces, perce une forte dose de fanfaronne envie, mais nous savons également que rien n'arrêtera les haines (et pourquoi!) quand elles croiront l'instant venu de se déchaîner en toute liberté contre nous.

Cette perspective ne sera pas de nature à ébranler notre courage, si nous avons tiré parti de nos ressources. Mais elle deviendrait une bien lourde responsabilité devant l'histoire, pour les imprévoyants qui ne l'auraient pas sérieusement envisagée.

Non, cela ne peut se produire et, répétons-le encore, notre confiance dans notre marine est absolue.

A ses glorieuses chroniques elle ajouterait de magnifiques pages, si on lui demandait tout son appui.

C'est donc sur une pensée réconfortante que nous quittons notre grand port méridional. Plus d'une fois ses vaisseaux, s'offrant encore à nos yeux, avant notre arrivée à la frontière, fortifieront nos espérances. Nous pouvons donc donner une part de notre attention au commerce maritime toulonnais, sans être détournés de cette question par une obsession importune, et nous verrons avec plaisir Toulon sous un autre aspect que celui de son appareil guerrier.

1. Voir cinquième volume, le chapitre consacré à Port-Vendres.

CHAPITRE XVIII

TOULON ET SON PORT DE COMMERCE — LES TOULONNAIS CÉLÈBRES.

Lorsque l'on se rend compte des exigences du service maritime militaire, il semble impossible qu'un port marchand puisse, dans un tel voisinage, acquérir la moindre activité. Nous l'avons, avec regret, constaté à Brest où, beaucoup mieux encore qu'à Toulon, d'immenses espaces, aujourd'hui déserts, pourraient être utilisés et, par suite, imprimer une activité nouvelle au commerce de cette partie de la Bretagne[1].

Mais la situation même de Toulon, à laquelle se joint le voisinage de plusieurs industries, lui assure un négoce appréciable.

Tout d'abord, les quais marchands sont le lieu préféré pour l'importation d'une partie des charbons de bois et des lièges de la Corse; les matériaux de construction viennent ensuite, avec un mouvement redoublant d'activité, car, à Toulon comme bien ailleurs, la fièvre de bâtir sévit avec intensité. Ce n'est pas un blâme que nous exprimons; la vieille ville céderait tout entière le pas à des habitations modernes hygiéniques qu'il y aurait lieu d'applaudir. On n'en est point encore là, mais beaucoup d'améliorations notables se poursuivent pour le plus grand bien de la cité.

Les vins forment, également, une des branches du commerce toulonnais, du commerce d'importation, par malheur : les vignobles du Var n'ayant pas été plus épargnés que ceux des autres parties de la France.

Après les vins, on reçoit beaucoup de houille, ce combustible étant de plus en plus réclamé par les besoins industriels, maritimes et particuliers.

L'exportation est peu de chose. Elle pourrait, cependant, prendre un rang

1. Voir, second volume, chapitres Brest.

excellent, si les conditions nautiques du port marchand permettaient l'emploi de bâtiments de fort tonnage. Ces navires, alors, conduiraient aux lieux de traitement, en France, en Belgique et en Angleterre, les minerais dont la région du Var fournit une si grande quantité : plomb et zinc argentifères, bauxite, en particulier; sans compter l'exploitation de carrières pouvant donner de riches produits : telle une serpentine superbe.

Des travaux importants ont été entrepris pour mettre le port marchand toulonnais à même de satisfaire aux exigences actuelles, le chemin de fer du littoral est appelé à rendre de grands services. Cette voie ferrée, ainsi que son nom l'indique, longe le bord de la mer et fait participer au mouvement moderne la région sud de la *chaîne des Maures*, riche pays qui se trouve actuellement en communication directe avec la grande ligne de Marseille à la frontière.

Partant de Toulon la voie nouvelle dessert toute cette magnifique contrée où l'on trouve HYÈRES, la plus ancienne de nos stations hivernales, BORMES, LA MOLE, RAMATUELLE, GASSIN, SAINT-TROPEZ et son admirable golfe, COGOLIN, GRIMAUD, SAINTE-MAXIME, enfin les replis gracieux du golfe de FRÉJUS, la ville de César, où elle se relie à la grande ligne.

A la lettre, les voyageurs découvrent un immense espace de pays très peu visité jusqu'alors, en raison de la longueur et du manque de facilités de la route.

Une fois de plus nous apprenons qu'il n'est pas besoin d'aller au loin chercher des sites charmants ou grandioses, et le Var peut revendiquer à juste titre un des premiers rangs sur la liste des contrées où l'hiver se fait doux, clément, où les paysages varient comme à plaisir pour l'éblouissement des yeux.

Toulon va y gagner un redoublement d'animation et d'activité commerciale, et les 70,000 tonnes annuelles que voit débarquer son port marchand vont rapidement multiplier.

Ce port date, en réalité, d'un demi-siècle à peine. Vers 1837, les réclamations incessantes des Toulonnais amenèrent enfin la suppression des marais dits *de la Rode*, qui, par leurs émanations, rendaient le faubourg de ce nom très malsain. Ce fut l'origine des grands établissements du *Mourillon*, l'administration voulant surtout donner à l'arsenal un complément utile, mais le port de commerce ne s'en trouva pas moins créé. Petit, peu profond, il étouffe entre ses deux puissants voisins, heureux encore d'exister, cependant, et de ne pas subir toutes les servitudes d'autrefois!



TRANSPORT DE L'ÉTAT « LE TONKIN »

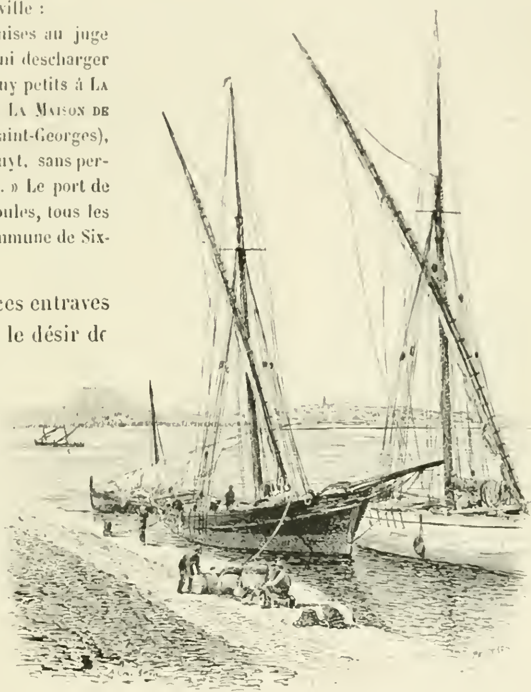
(Affecté au transport des troupes et du matériel en Indo-Chine)

Des *lettres royauls*, expédiées au quinzième siècle, frappaient, en effet, d'interdiction facultative les ports établis sur les rades toulonnaises. Ces ports étaient au nombre de *six*, tous situés sur la côte ouest et sud-ouest des rades.

« Voici ce qu'on lit dans un ancien inventaire des privilèges de la ville :

« Lettres royaulx commises au juge « pour deffendre de charger ni descharger « barques ny navires grands ny petits à La « Gobran, La Sevne, Tortel, La Maison de « l'Evesque, Sainct Jeïs (Saint-Georges), « Sainct Mandrier et leur circuyt, sans per- « mission des officiers du roy. » Le port de La Goubran dépendait d'Ollioules, tous les autres appartenaient à la commune de Six-Fours[1]. »

Il faut ajouter que ces entraves étaient déterminées par le désir de favoriser Toulon, mais les conditions du négoce moderne n'exigent plus semblable sollicitude et le port marchand toulonnais serait le premier à la décliner, car elle nuirait certainement à sa prospérité.



Sloop employé au cabotage dans la Méditerranée.

Qu'on lui accorde plus d'espace, avec les améliorations indispensables, pour qu'il réponde à l'avenir promis; que les servitudes militaires, très sages, assurément, mais souvent tracassières, ne viennent pas l'opprimer; que le chemin de fer littoral soit promptement construit; que les industriels en quête d'affaires fructueuses prennent la peine de visiter les rivages du Var, et, bientôt, le port toulonnais entrera dans un mouvement heureux, avec un avenir assuré.

Nos souhaits ne sont pas, en réalité, tout platoniques. Nous allons, au

1. M. L. Henry, *le Guide toulonnais*.

contraire, nous assurer qu'ils peuvent fort bien se réaliser. Mais, auparavant, saluons avec respect les Toulonnais célèbres.

Quelques biographes font de Toulon la ville natale du chevalier Paul. L'erreur est d'autant plus singulière que les circonstances de la naissance du célèbre marin sont très connues. Il eût fallu simplement indiquer notre grand port méridional comme le lieu de repos choisi par le chevalier Paul, entre deux campagnes, et, plus tard, devenu sa retraite, quand la maladie l'obligea à quitter la mer.

Paul avait fixé sa résidence dans la jolie vallée de Dardennes (faubourg de Toulon). Il y possédait « un corps de bâtisse tout à fait digne d'un prince », disent Chapelle et Bachaumont. La maison était entourée d'un magnifique jardin planté d'orangers. Le tout était appelé par les habitants : « *la Cassine* du chevalier Paul ». Au mois de février 1660, le grand marin y reçut Louis XIV, qui était accompagné d'Anne d'Autriche, sa mère, du duc d'Orléans, son frère, du cardinal Mazarin, de la grande Mademoiselle, de nombre de princes, de seigneurs, de quatre secrétaires d'État, de deux ambassadeurs, celui de Venise et le Nonce du Pape. Toute cette cour magnifique fut splendidement traitée. Entre autres recherches, le chevalier Paul avait fait confire, sur les arbres mêmes, une partie des oranges qu'ils portaient encore.

Un titre plus sérieux rattache étroitement le chevalier à Toulon. Il y fut, jusqu'à sa mort, *Commandant de la marine*, poste digne de ses services et de ses victoires. Nous savons qu'il mourut le 18 octobre 1667, âgé de soixante-dix ans, après avoir fait les pauvres ses héritiers et avoir choisi parmi eux sa place au cimetière.

Les marins et les soldats, qui l'aimaient autant qu'ils l'estimaient, composèrent pour lui l'épitaphe suivante où, à défaut de style, perce l'admiration la plus vive :

« Passant qui va si vitement, — Regarde cette sépulture, — Et considère une aventure, — Digne de ton étonnement : — Celui qui naquit pour combattre — Et qui vivait dans le combat.... — Eau, feu, fer, ne purent l'abattre.... — Une fièvre lente l'abat ! »

François-Joseph-Paul, comte de Grasse, né en 1723, à La Valette, près Toulon, mérite une place des plus honorables parmi nos marins célèbres, car son courage fut toujours aussi grand dans la victoire que dans l'adversité. Après avoir valeureusement conquis tous ses grades, il fut nommé chef d'escadre (1779) et prit une part active à la guerre de l'Indépendance américaine. Trois années plus tard, le comte de Grasse croisait dans la mer des Antilles,

près du groupe d'îles *Les Saintes*[1], quand une flotte anglaise, commandée par lord Rodney, l'attaqua. Bien inférieure en force, l'escadre française n'en lutta pas moins avec ardeur et son chef fit preuve d'un véritable héroïsme; mais il fallut céder au nombre, ce qui, pourtant, n'arriva pas avant la mise hors de combat de nos vaisseaux. Prisonnier, le comte de Grasse fut envoyé en Angleterre et ne recouvra sa liberté que deux ans après, lors de la



Comte de Grasse.

signature de la paix. Le premier soin du malheureux officier fut de faire publier un *Mémoire* justifiant sa conduite. Les juges appelés à prononcer dans sa cause admirent pleinement le mémoire et un acquittement très honorable consola le courageux marin. Il vécut encore six ans, et mourut en 1788, entouré de l'estime de ses anciens compagnons d'armes.

JOSEPH-BERNARD, MARQUIS DE CHABERT, se distingua, comme beaucoup d'autres marins de l'époque, dans la guerre qui fit libres les États-Unis d'Amérique. En 1792, de Chabert était vice-amiral, mais c'est surtout comme savant que

1. A 12 kilomètres sud de la Guadeloupe. Elles tirent leur nom du jour de leur découverte par Colomb, fête de la Toussaint.

son nom restera connu. A peine âgé de trente-quatre ans, il était admis à l'Académie des sciences, et ses rectifications des côtes méditerranéennes et des côtes orientales d'Amérique sont célèbres. La belle publication appelée *le Neptune français* fut son œuvre, du moins en très grande partie. Né à Toulon en 1724, le vice-amiral de Chabert mourut en 1805.

Homme du plus grand mérite, l'amiral Truguet était fils du Directeur du port de Toulon, ville où il naquit en 1752. Attaché à l'état-major du comte d'Estaing, Truguet prit une part active à la guerre de l'Indépendance américaine et eut le bonheur de sauver la vie de son illustre commandant. Plus tard, il amenait la reddition de Nice, et s'il avait eu sous ses ordres des troupes mieux disciplinées, sa campagne contre la Sardaigne n'aurait pas échoué. Lorsque le Directoire songea à une descente en Irlande, Truguet, alors ministre de la marine, fit diligence pour armer la flotte destinée à appuyer les troupes commandées par Hoche, mais il fallut renoncer au projet, ainsi que, plus tard, à celui d'une descente en Angleterre. Notre escadre, forte de 21 vaisseaux, fut alors placée sous les ordres de Truguet, devenu vice-amiral.

Quand Napoléon voulut distribuer à ses frères plusieurs des trônes de l'Europe, il plaça Louis en Hollande; mais il fallait au nouveau roi des ministres dévoués, et c'est à Truguet que Napoléon pensa pour le commandement des provinces maritimes bataves. Choix heureux, car l'administration du vice-amiral, loin d'exciter les haines, força la confiance du peuple, qui l'aima pour sa droiture et sa justice.

Créé pair de France, puis nommé amiral, Truguet mourut en 1839, ayant la conscience d'avoir bien rempli une longue, une honorable carrière.

L'amiral Missiessy entra tout jeune dans la marine et fit partie du corps expéditionnaire qui lutta pour les États-Unis d'Amérique. Plus tard, sous les ordres de l'amiral Truguet, il ravitailla La Martinique et La Guadeloupe. Nommé Directeur de l'École des constructions navales, puis Préfet maritime à Toulon, il s'attacha à faire triompher toutes les réformes utiles pour notre marine. Son nom a été donné à l'une des darses de l'arsenal toulonnais. Missiessy était né à Quiès en 1754; il mourut à Toulon en 1832.

Au port de Toulon se rattachent les noms de marins célèbres qui y exercèrent les fonctions de Directeur et de Commandant de la marine. L'un des plus illustres fut La Touche-Tréville, qui sauva notre arsenal des entreprises anglaises[1]. Malgré des forces supérieures, l'ennemi dut renoncer à tout blocus,

1. Voir, quatrième volume, aux chapitres consacrés à Rochefort, la biographie et le portrait du vaillant marin.

et des sorties superbes lui interdirent même les approches de cette partie de notre littoral. Chaque jour, le vieil amiral venait au cap *Sepet*, où était installée la *Croix des signaux*, simple mât croisé par une vergue, et, de cet observatoire, il surveillait la flotte anglaise. Tant de fatigue brisa une santé déjà ébranlée par la plus active des carrières. Atteint d'une maladie grave, La Touche-Tré-



Amiral Truguet.

ville se refusa absolument à être porté à terre et voulut rester sur son vaisseau *le Bucentaure*, où il expira, dans la nuit du 28 au 29 août 1804, après avoir résumé sa vie, toute d'action, par ce mot admirable :

« *Un officier de mer doit mourir sous le pavillon de son vaisseau!* »

Des funérailles magnifiques furent faites à l'intrépide amiral, et Toulon, reconnaissant, lui a élevé un tombeau à la place même d'où il veillait pour son salut avec tant d'énergie. La forme pyramidale de ce tombeau est un dernier hommage au marin, puisqu'elle sert d' « amer » bien reconnaissable pour longer la côte.

Paul, comte de Barras, n'est pas Toulonnais, cependant il prend place ici pour la raison que, venu au nom de la Convention presser le siège de Toulon, il distingua Napoléon Bonaparte, alors simple capitaine d'artillerie, s'en fit aider plus tard et le patronna jusqu'au jour où le protégé crut bon d'agir seul.

Barras était né à Fox-Amphoux, arrondissement de Brignoles (1755),



Barras.

d'une vieille famille provençale dont on disait : « Noble comme Barras ». Mais le commissaire de la Convention, le triumvir du Directoire appartient à l'histoire politique moderne, qui ne semble pas devoir lui être bien favorable. Il mourut en 1829.

Antoine Groignard, le célèbre ingénieur des premières cales de radoub toulonnaises, était né à Solliès-Pont, près Toulon[1], en 1727.

Dans les arts, la ville a produit deux noms estimés : le peintre Paulin

1. 15 kilomètres.

Guérin (1783-1855) est enfant de la banlieue toulonnaise, bien que, sans droits d'ailleurs, Marseille le réclame. L'œuvre de Guérin est considérable; on connaît surtout : *Caïn après le meurtre d'Abel*, qui figura longtemps au Luxembourg, et *Ulysse en butte au courroux de Neptune*, donné au Musée de Rennes. La *Conversion de saint Augustin* est encore une bonne toile. Mais la réputation méritée



Paulin Guérin.

par l'artiste fut éclipsée dans le rayonnement de la renommée de son homonyme et contemporain, Pierre Guérin (né à Paris), l'une des gloires de l'École de peinture française.

Louis Hubac (1776-1850) se destina d'abord à la marine, mais, gravement blessé par un brûlot, à la bataille navale d'Aboukir, il se vit obligé de renoncer à la carrière brillamment ouverte devant lui et accepta le poste de Directeur des travaux de sculpture de la marine, charge alors importante. En cette qualité, Hubac dirigea les ateliers du port de Venise (1807), puis ceux de Lorient (1819), où, entre autres belles œuvres, il donna un bas-relief célèbre :

Le centaure Chiron enseignant la médecine à Esculape. Enfin, l'artiste occupa le même emploi dans sa ville natale, Toulon (1825).

Il y débuta par la restauration des magnifiques bas-reliefs de la galère *la Réale*, œuvre de Puget, actuellement au Musée de marine.

Bientôt Hubac allait consolider sa réputation par de nombreux et importants travaux : statues en marbre ou en pierre brute[1] et un Christ en bois sculpté, fort beau[2].

Aussi, lorsque la municipalité toulonnaise songea enfin à délivrer les merveilleuses cariatides de Puget de l'abominable badigeon qui les déshonorait, elle chargea Hubac de ce travail si délicat. L'artiste ne faillit pas à une telle tâche. Il eût reçu les félicitations du créateur de ces chefs-d'œuvre, auxquels, nous le savons, il ne touchait qu'en tremblant et sous l'empire d'une émotion qui remplissait ses yeux de larmes.

Sur le port toulonnais, on trouve un obélisque servant de borne-fontaine. Il est orné d'une tête de Janus vraiment superbe. La double face du dieu présente un caractère grave et calme du dessin le plus pur. Cette tête est d'Hubac, dont la gloire est malheureusement trop localisée, car « elle se double de hautes leçons de probité, de courage et de modestie, en même temps que ses œuvres dégagent un noble enseignement, par sa manière de sentir, de comprendre et d'interpréter le travail de sa pensée. »

Ces paroles de M. Adolphe Meyer sont ratifiées par tous ceux qui peuvent juger l'ensemble de l'œuvre de l'artiste toulonnais, et la ville doit être absolument fière du nom de Louis Hubac.

Nous ne connaîtrions pas Toulon comme il mérite de l'être, si nous ne le voyions sous tous ses aspects, autrement dit, si nous n'explorions les nombreux points intéressants offerts par ses rades.

Nous y trouverons de grands souvenirs du passé, plus d'un exemple d'activité excellent pour notre industrie, et nos souvenirs de voyage s'enrichiront des plus pittoresques tableaux.

1. On lui doit celle de Moréri, le célèbre auteur du *Dictionnaire historique et géographique* connu sous son nom.

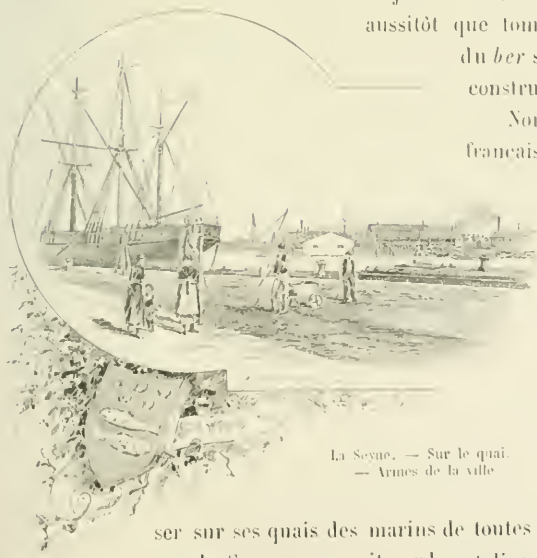
2. Placé dans l'église du bourg de *Pignans*.



CHAPITRE XIX

AUTOUR DE TOULON. — LA SEYNE-SUR-MER.

Au fond de la petite rade toulonnaise et à environ 5 kilomètres de la ville (dans la direction sud-ouest), un port se rencontre, d'où les plus majestueux vaisseaux prennent la mer, aussitôt que tombe le dernier obstacle du *ber* sur lequel ils ont été construits.



La Seyne. — Sur le quai. — Armes de la ville

Non seulement la marine française, mais plusieurs marines étrangères ont demandé des navires aux *Forges et chantiers de la Méditerranée*. Il en résulte que la petite ville, siège d'une industrie aussi importante, est connue du monde entier, et qu'elle voit passer sur ses quais des marins de toutes les nationalités.

La Seyne-sur-mer vit par les ateliers de la puissante société, comme La Ciotat existe par les ateliers des Messageries maritimes; cependant, de plus que cette dernière, elle a gardé une sorte de monopole pour la construction des bâtiments en bois, et l'arsenal militaire, loin de porter atteinte à sa prospérité, semble y contribuer dans une assez large

mesure. En tout cas, il y entretient un mouvement considérable de passagers. Plusieurs bateaux à vapeur, se succédant à de courts intervalles, assurent le service, moyennant une rémunération tellement minime qu'elle en paraît invraisemblable : on peut faire le voyage pour *cinq centimes!*

Sans fatigue, on traverse les eaux calmes du port, on longe les grands chantiers de construction où, toujours, règne l'activité et où paraissent, sur leurs cales, les vaisseaux, les frégates, les torpilleurs, les avisos qui bientôt sillonneront les mers. En outre, dans la petite rade, pas de vagues, pas de houle : une surface bleue, aux teintes moirées de reflets violets; des profils de montagnes déchirant la légère mousseline de nuages tout ensoleillés; une escadre reposant fièrement au milieu des flots; puis des barques, des canots glissant d'un bord à l'autre; des édifices couvrant les rives, maintenant de de plus en plus distinctes, et la ville se montrant gaie, hospitalière, tandis que, de toute part, pointe la forme sombre des canons!

Le tableau est captivant; on ne le quitte pas sans un certain regret, mais un autre spectacle, non moins intéressant, puisqu'il est offert par le travail, nous attend à La Seyne et bientôt nous absorbera.

C'est en 1855, au moment où une vive impulsion galvanisait notre marine, à la suite du succès obtenu par les expériences du vaisseau à vapeur *le Napoléon*, que furent créés les ateliers des *Forges et chantiers de la Méditerranée*.

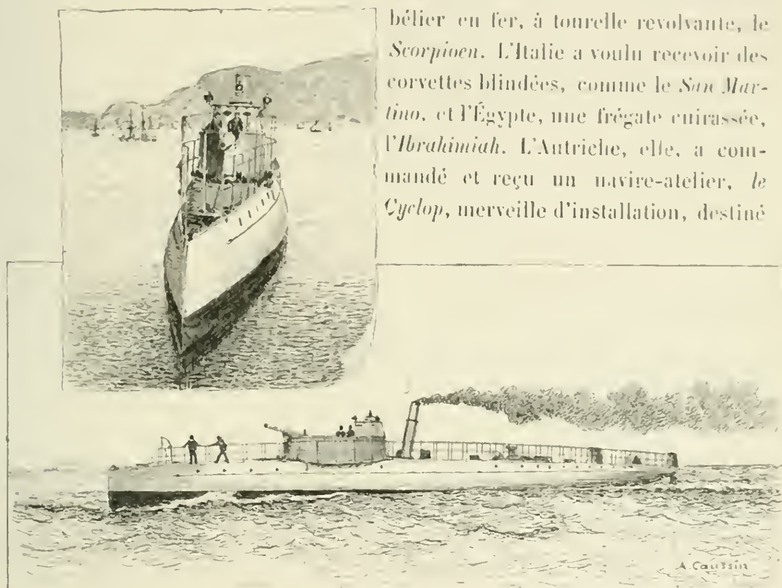
Aux ateliers de *Menpenti*, dans le faubourg marseillais portant ce nom, s'adjoignirent les vastes chantiers de La Seyne, et tous furent pourvus de l'outillage réclamé par la construction la plus perfectionnée. Trois ans après, ces ateliers étaient chargés de l'exécution des machines de la frégate *la Gloire*, le premier des grands navires cuirassés. Ce fut comme le signal de travaux superbes, où la part de la marine militaire atteint presque celle de l'industrie et de la marine commerciale.

Fait caractéristique, le gouvernement français a trouvé avantage à confier aux chantiers de La Seyne les constructions les plus importantes et, dans cette voie, les gouvernements étrangers ont encore dépassé notre pays.

C'est ainsi que, tour à tour, sont sortis, soit du port de La Seyne, soit (beaucoup plus fréquemment) de la darse particulière, construite au centre de l'arsenal de la Société: le croiseur *Tourville;* le vaisseau cuirassé de premier rang, à deux hélices, l'*Amiral-Duperré;* des bateaux torpilleurs, donnant jusqu'à *dix-huit nœuds* de vitesse; des bateaux *contre-torpilleurs*, des navires-transports, des cuirassés comme le *Marceau*, lancé récemment.

L'Espagne a demandé une frégate, *la Numancia*, le premier navire cuirassé qui ait accompli le tour du monde; des croiseurs à hélices, des avisos en fer, des canonnières, un monitor cuirassé, et elle vient de recevoir le *Pelayo*, dernièrement lancé. La Grèce a reçu toute une flottille à hélices.

Le Brésil a commandé des monitors à deux tourelles et à deux hélices, tels que le *Solimoës*. La Hollande, un navire-bélier en fer, à tourelle revolvante, le *Scorpioen*. L'Italie a voulu recevoir des corvettes blindées, comme le *San Martino*, et l'Égypte, une frégate cuirassée, l'*Ibrahimiah*. L'Autriche, elle, a commandé et reçu un navire-atelier, *le Cyclop*, merveille d'installation, destiné aux réparations et au ravitaillement d'une escadre entière.



Le *Gabriel-Charmes*, bateau-canon.

Tout cela est grandiose, et donne une haute idée du mérite des travaux de nos ingénieurs. La science de la guerre peut réclamer d'eux des prodiges : ils ne reculent devant aucun problème!

Néanmoins, avec quel orgueil plus vif, avec quel sentiment plus élevé de ce même mérite, nous nous reportons aux travaux exécutés par les ateliers de La Seyne pour l'industrie et pour la marine commerciale!

Ici, plus de canons, plus de cuirasses, plus de tourelles menaçantes, mais la science mise au service des questions intéressant, à la fois, la fortune de l'homme, ses progrès vers la paix et la conservation de son existence.

Entre nombre d'autres, voici le *Vénézuéla*, paquebot construit pour la

Compagnie générale transatlantique; la *Bretagne* et la *France*, appartenant à la *Société des transports maritimes à vapeur;* le *Dieppe* et le *New-Haven*, construits pour assurer le service combiné de la *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest* et du *London Brighton Railway.* Ces deux navires font partie de la division décorée par le *bureau Veritas.* Voici une machine hydraulique à agglomérer les briquettes de charbon; des appareils à produire le froid; d'autres appareils hydrauliques, parmi lesquels la *grande grue du port de Marseille*, le *Pont tournant* de la passe d'entrée des bassins de radoub marseillais. Puis, nombre de phares protecteurs, disséminés un peu partout : au Brésil, en Arabie, en Égypte, en Russie, en France[1].

« Ces phares sont établis en conformité des mâts de navires en fer, connus sous le nom de *tripodes.* Complètement en fer et en tôle, ils sont composés d'un tube central, maintenu par trois haubans[2] latéraux en tôle; son montage s'effectue avec la plus grande facilité, sans échafaudage, à l'aide d'un outillage supporté par le phare lui-même, au fur et à mesure de son élévation. »

On comprend les services que peut rendre une pareille simplicité d'installation. Désormais, plus d'un point, où l'on reculait devant les obstacles à vaincre, seront pourvus d'un phare, et la sécurité de nos marins s'en trouvera d'autant plus assurée.

On sort des ateliers, résonnants sous le bruit des marteaux, échauffés par l'atmosphère que produisent les machines en mouvement, mais laissant une impression forte et durable de travail utile et de véritable fierté pour notre industrie nationale, trop fréquemment méconnue au profit d'industries étrangères, parfois si inférieures.

Il est vrai que nous nous préoccupons bien peu, en général, nous Français, de toutes les questions concernant nos forces industrielles et commerciales.

A La Seyne, on s'en émeut beaucoup, chose naturelle, car l'existence de la ville est liée à ces chantiers. Leur disparition serait le signal d'une ruine complète. Par bonheur, cette éventualité n'est pas même à l'état d'ombre lointaine, et nulle crainte ne gâtera notre passage dans l'active petite ville.

Rien, d'ailleurs, ne peut longtemps nous y arrêter, sinon l'école spéciale de préparation pour la marine, des PP. Maristes. On y trouve de magnifiques collections, principalement une flore complète du pays[3], et l'on peut y admirer un grand nombre de plantes curieuses et rares.

1. Deux à *Richard* et à *La Palmyre* (Gironde). Voir, quatrième volume, chapitres XVI et XVIII. Le phare de *Saint-Louis du Rhône* sort également des mêmes chantiers. Voir, cinquième volume, chapitre XXXIX.
2. Pour tous ces termes de marine, voir vol., *côtes Normandes*, chap. LE HAVRE et CHERBOURG.
3. Due au P. TOLIN.

Les beaux platanes du cours préparent bien à une exploration de la fertile campagne, parfaitement cultivée et d'un gracieux aspect, entourant La Seyne.

Auparavant, néanmoins, feuilletons les annales de la ville. En quelque sorte, ces annales sont modernes[1], car il y a à peine deux siècles que la très ancienne communauté de Six-Fours a été dépossédée de cette partie de son territoire.

Sous Henri IV, en 1495, deux quartiers de Six-Fours, appelés *Tortel* et *Beaussier* ou *Caraillon*, se trouvaient occuper la rive d'un havre très sûr. Plusieurs habitants de la ville antique (située sur la montagne), estimèrent cette position des plus heureuses et y bâtirent des maisons. On dénomma le quartier nouveau La Seyne, soit à cause d'une sorte de jonc ou de roseau, croissant



Le *Canton*, vapeur de la *Compagnie nationale de navigation*, affrété par l'État, pour le transport des troupes et du matériel en Indo Chine.

en abondance dans les marais entourant la jeune cité, soit parce que les pêcheurs, formant la majorité de la population, employaient des filets connus sous ce nom.

Les premiers colons furent suivis de beaucoup d'autres et, en 1603, ils sollicitaient de Robert de Frangypani, abbé de Saint-Victor de Marseille, seigneur de la région entière, la faveur de bâtir une chapelle et un four.

Robert de Frangypani accueillit favorablement la requête. Dans l'année même, la chapelle de *Notre-Dame-de-Bon-Voyage* était élevée, par permission spéciale du pape Paul V, et, onze ans plus tard, elle recevait le titre de *cure*, preuve du développement rapide de la population.

Six-Fours ne voyait pas sans dépit cette prospérité, qui lui paraissait

1. Les archives municipales de La Seyne en possèdent une histoire très complète, manuscrite, rédigée par « le nommé Jean Denans, notaire du dit lieu (Six-Fours) et notaire et viguier de La Seyne ». Nous y avons puisé une partie de nos informations et nous devons les autres à la bonne obligeance de M. Florent Mabily, directeur de l'octroi de La Seyne, qui, également, nous a fourni de très intéressantes notes sur Six-Fours; ce dont nous le remercions vivement.

menaçante pour son existence même. Des murmures on passe aux actes: procès sur procès sont intentés aux habitants du quartier de La Seyne, et on va jusqu'à chasser du conseil municipal ceux des consuls qui osaient établir leur résidence dans la future ville.

Persécution inutile. Des lettres patentes, signées par Louis XIV, au nom du cardinal Mazarin, alors abbé de Saint-Victor, consacrèrent la séparation de La Seyne d'avec Six-Fours (juillet 1657). Ces lettres furent « registrées » le 1er février 1650 par le Parlement provençal, siégeant à Aix. A l'époque, on comptait « *six feux* et demi » dans le centre nouveau qui, tout de suite, s'augmenta dans de notables proportions, puisque le recensement fait en 1664, pour certaines villes provençales, donne à La Seyne « huit feux ».

Une telle progression venait de la culture intelligente des terres, du rendement de la pêche, de la « commodité du bon port » et du soin qu'on avait pris « de construire un quai pour attirer les négociants et servir de retraite aux vaisseaux; en sorte que ledit port a été fréquenté, non seulement par les marchands étrangers, lesquels y abordaient de toutes parts, mais, de plus, a servi souvent à nos armées navales leurs provisions et leurs équipages[1]. »

Ces derniers mots expliquent, suivant nous, les armes de La Seyne, enregistrées par d'Hozier (juillet 1700), « de sinople à cinq pains d'or, en pointe une mer d'azur à deux poissons d'argent ».

L'octroi des lettres patentes d'érection en commune fut accompagné d'une missive des plus flatteuses, écrite par Colbert à « Messieurs de La Seyne », qui, sur l'ordre de Mazarin, annonçait le désir du cardinal ministre de donner à la ville des marques de sa protection et de sa bonté.

Il y eut remise de tous droits pour la réception du titre qui consacrait l'existence propre de La Seyne et, déjà, la ville avait exemption des charges causées par le passage des gens de guerre.

Enfin, elle était affranchie de péages; elle avait également *franchise*, dans le port de Marseille, sous condition de fournir des pieux, quand l'entretien du port marseillais l'exigerait, et, dès 1619, les consuls de Toulon avaient été déclarés mal fondés dans leur prétention de considérer le port nouveau comme leur appartenant; par suite, ils n'y pouvaient faire payer un droit d'ancrage.

Ces diverses faveurs ne furent pas sans développer un peu d'orgueil chez les habitants de La Seyne, qui voulurent établir le droit seigneurial de *banalité*

1. Citation tirée des lettres patentes qui, de plus, constatent les mauvais procédés des habitants de Six-Fours envers la nouvelle ville

sur les deux moulins à farine qu'ils possédaient dans le *quartier des Moulières*, moulins à eux cédés par Six-Fours, lors de la division du territoire.

La Seyne espérait créer à son profit une source fructueuse de revenus (novembre 1712), mais bientôt, ayant contracté des dettes, elle fut obligée d'aliéner son domaine (mars 1720), ce qui, du reste, n'entrava pas ses progrès commerciaux et industriels. Elle possédait plusieurs chantiers pour la construction de navires en bois, chantiers toujours réputés, même aujourd'hui que sa situation si favorable, au fond de la petite rade toulonnaise, l'a fait choisir pour centre principal des ateliers des *Forges et chantiers de la Méditerranée*. Sa fortune se trouvant assurée, l'essor de sa population a été



La *Bourgogne* (type *Gascogne*), paquebot de 150 mètres de longueur, construit à La Seyne, par la *Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée*, pour le compte de la *Compagnie générale transatlantique*.

très rapide : La Seyne possède plus de douze mille habitants et sa population flottante est parfois très considérable.

La petite ville maritime compte parmi ses enfants Jean-Jacques Pascal (né en 1701), jurisconsulte célèbre, aux avis duquel non seulement la France entière, mais l'Italie eurent fréquemment recours. Ce fut à Aix que Pascal parcourut sa carrière entière et, lorsqu'il mourut (1772), le Parlement, alors en séance, se hâta de lever l'audience en signe d'estime et de regret.

Revenons un moment sur le port. Le soir tombe, enveloppant chaque objet d'une ombre douce. Les yeux ont peine à se détacher des montagnes, alternativement teintées de blanc, de gris, de noir, de bleu, de violet ; la mer est tranquille, comme un étang paresseux sommeillant entre les roseaux de ses berges ; les bateaux à vapeur ont cessé leur service, car le coup de canon « de la chaîne » vient d'annoncer la fermeture du port toulonnais

La petite ville se dispose à s'endormir... non pas avant que les trois mille ouvriers des grands chantiers aient regagné leur demeure.

A notre tour, reposons-nous, puisque nous voulons escalader la cime conique de Six-Fours et que la montée sera rude. Mais, combien facilement on retrouve des forces pour admirer les aspects si variés de cette belle campagne, où chaque pas amène une surprise intéressante. La Seyne nous parlait de travail, d'avenir assuré, tandis que, contraste saisissant, Six-Fours nous dira sa ruine, sa décadence au milieu du plus imposant des paysages et que, toujours charmeuse, la mer murmurera ses notes sourdes et plaintives, enchantement du cœur bercé par leur harmonie puissante.



CHAPITRE XX

AUX PORTES DE TOULON : SIX-FOURS. — LE BRUSQ
LES ILES DES AMBIERS ET DES ROUVEAUX. — LES POSTES DE SAUVETAGE.

A travers mille lacets rachetant l'escarpement de la montagne ; à travers les bouquets de pins toujours verts, les chênes, les cyprès, l'ajonc épineux, les lauriers énormes, les romarins, les lavandes, les genêts, les marjolaines, les myrtes, les arbousiers, les oliviers, les troënes : au milieu du concert formé par le gazouillis de nombreuses familles de passereaux, on oublie que le chemin est des plus pénibles, que le soleil aveugle, que le vent fait rage autour de soi et soulève de véritables cyclones de poussière arrachée au sable de la route.

Chaque détour nous place devant une perspective si belle et des tableaux si variés! Soit que les pentes se dérobent sous une riche végétation, soit que la roche nue les ait envahies, elles empruntent, au pin ou au chêne, une couleur noirâtre; à la pierre, une teinte neigeuse.

Ici, une petite prairie, du plus beau vert émeraude, est bornée par les branches raides du cyprès; là, de grosses touffes de lauriers ou de bruyères arborescentes montent à l'assaut des roes, tandis que, de partout, fleurs et arbrisseaux odoriférants abandonnent au vent leur âme de parfum.

Et, chaque fois que le cône de la montagne veut bien surgir de l'ombre des bois, une tour blanche aveugle les yeux, en même temps qu'un groupe de constructions éparses semble rouler sur la pente rapide.

Il y a peu de temps encore, la tour blanche n'existait pas. De belles ruines couronnaient le sommet et empruntaient au bleu du ciel une sorte de voile dont s'enveloppaient leurs blessures.

Mais, aujourd'hui, le vieux château a disparu, une forteresse a pris sa place, dressant d'immenses pans de maçonnerie bien neufs, bien lisses, sur

les assises des tours gothiques, des arceaux, des porches, des murailles crénelées.

La ville antique, si antique qu'elle en a oublié son origine, paraît plus dévastée encore devant ce lourd géant, et, comme découragée, laisse pencher ses dernières maisons au-dessus du précipice où elles s'engloutiront, où déjà plusieurs les ont devancées.

Impossible, désormais, de gravir le plateau de la *Courtine* (nom du sommet de la montagne). Cependant, combien encore d'horizons merveilleux!

Au pied même du cône, les îles des Rouvaux et des Ambiers trouent de points gris l'azur de la mer. Le petit port du Brusq, celui de Saint-Nazaire, celui de Bandol les suivent, pour aller, au loin, unir leurs flots aux flots du golfe de La Ciotat, dominés par la saisissante silhouette du *Bec de l'Aigle.*

Tournons-nous vers le nord : les crêtes nues et dentelées d'Ollioules rejoignent d'autres crêtes boisées, dominées par la montagne aride du Faron; à l'est, Toulon se déploie devant ses rades magnifiques, bornées par les replis de pittoresques collines.

Au midi, c'est la pleine mer, confondant sa robe bleue, d'où émergent les sables, les eaux lourdes et les roches de la presqu'île de *Giens*, avec la draperie bleue du ciel.

Tout près de nous, le cap Sepet abrite Saint-Mandrier et l'isthme sablonneux, qui le relie au cap Sicié, gît assez bas sur les vagues pour laisser entrevoir le petit Éden de la baie des Tamaris.

Plus près encore, c'est la chapelle de Notre-Dame-de-la-Garde, chère aux marins; puis, une succession de pentes, de ravins, où s'élèvent des bourgs, des hameaux, et la petite ville de La Seyne, tous arrachés à Six-Fours agonisant.

Mais Six-Fours a-t-il encore conscience de sa ruine? Peut-il même discuter l'origine de son nom?

Évidemment, ce nom a été tronqué dans la suite des siècles et on regrette de le voir inscrit en lettres d'or au fronton de la forteresse nouvelle.

Plusieurs documents authentiques appellent le hameau actuel *Six-forts;* un cachet, au scel de la puissante abbaye de Saint-Victor, représente « une coquille de mer, autour de laquelle le mot *Six-Forts* est gravé ».

Une autre opinion veut que la ville ancienne, ou plutôt son territoire, ait contenu six agglomérations distinctes, pourvues, chacune, d'un four banal.

Mais, très certainement, on pensa à fortifier la montagne, avant de venir y établir un refuge, des maisons et des fours; la meilleure preuve en est que le périmètre territorial, appartenant originairement à Six-Fours, renfermait six petits châteaux forts, circonstance désignée dans les actes, rédigés en latin

corrompu, par les mots *Sex-Furni*. La traduction, ensuite, était bien facile, et le nom de *Six-Fours* prévalut.

A la vérité, une autre opinion encore fait venir l'appellation bizarre du nom de l'un des lieutenants de César, chargé de continuer le blocus de Marseille. *Sextus-Furnus* ou *Sixtus-Furnis* aurait occupé la montagne où nous nous trouvons. Cette opinion, vraie en ce qui concerne le séjour des Romains,



Six-Fours. — Entrée du village.

car des débris de toute sorte l'ont prouvée, ne soutient pas l'examen, quant à l'origine du nom.

Les probabilités les plus fortes se réunissent, au contraire, pour faire d'un point si avantageux à la défense du pays une station militaire, remontant aux premiers conquérants de la Provence.

Jean Denans, l'auteur de l'histoire manuscrite dont nous avons parlé, n'est pas éloigné de croire à l'origine étrangère des habitants de Six-Fours; il partage les idées de Raymond de Soliers (ou Soleri). Les Six-Fournéens avaient tous une taille de six pieds au moins et ils n'admettaient pas une alliance avec

des étrangers. Les mariages devaient avoir lieu entre eux et la confraternité dont ils faisaient preuve était touchante.

« Il est vrai, dit J. Denans, qu'aux siècles précédents, leur langage était tout à fait grossier, suivi d'un accent ridicule, ce qui a donné lieu à divers contes fabuleux, qu'on a faits et qu'on fait encore très souvent, par moyen desquels on prétend les faire passer pour sots, ignorants et sauvages; mais la conduite qu'ils ont tenue, pour se libérer de diverses servitudes en se procurant des libertés dont ils nous font jouir, justifiera bien que, si leur langage et façon d'agir paraissaient grossiers, au fond ils avaient un bon sens commun et ils prévoyaient à leurs affaires à venir. »

Pour nous, ce langage et cet accent, si bizarres dans l'esprit du reste des gens du pays, indiquent bien une origine étrangère, comme les plaisanteries dont les Six-Fournéens étaient l'objet, gardent le cachet atténué d'une hostilité primitive.

En tout cas, le cône remarquable, dressé abruptement à l'entrée du promontoire *Sicié*, reçut, dès les premiers âges historiques, des fortins où se réfugiaient, à la moindre alerte, les gens habitant la côte et la campagne.

Presque à son origine, l'abbaye de Saint-Victor reçut l'investiture de la seigneurie de Six-Fours et, plus d'une fois, il lui fallut défendre ses droits contre les empiétements des vicomtes de Marseille. Ce fut l'objet d'arrêts rendus par les comtes de Provence.

La reine Jeanne protégea l'abbaye et lui accorda, entre autres privilèges, le DROIT DE RÉGALE.

Avec Louis II (roi de Naples), Six-Fours obtint, ainsi qu'Ollioules, Evenos et Le Beausset, exemption du droit de péage, récompense accordée à la fidélité gardée au souverain.

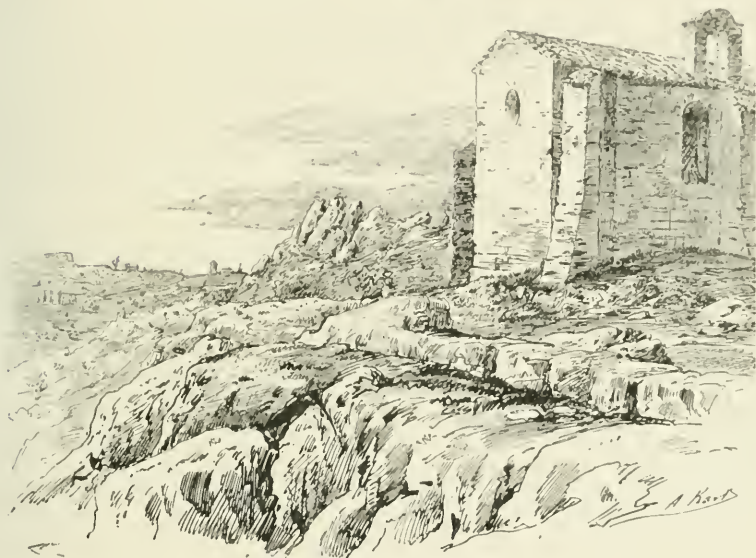
D'ailleurs, les habitants, aspirant à un complet affranchissement, s'imposaient, pour y arriver, de grands sacrifices. Ainsi, en 1535, ils rachetaient tous les droits que les héritiers de Palamède de Forbin avaient sur eux. Plus tard, ils discutaient la puissance seigneuriale de l'abbé de Frangypani[1]. Ils ne se montraient pas moins fermes contre les prétentions de certains de leurs voisins, les « manants de Ollioules », par exemple, qui s'avisaient de réclamer des tailles « indues ». Le 18 novembre 1550, ces derniers différends furen définitivement réglés, par délibération du procureur général de l'abbaye de Saint-Victor et des avocats d'Ollioules et de Six-Fours.

Le texte de cette transaction donne les limites, désormais reconnues, des deux communes et les conditions auxquelles elles furent soumises.

Une si complète application au bien de son pays valut à la Communauté

1. Abbé de Saint-Victor.

de Six-Fours une faveur alors très enviée. Le duc de Guise permit à ses consuls de porter le chaperon de velours violet (1610). Plus tard, Louis XIII consacra, dans des lettres patentes, le changement apporté à la couleur du chaperon, depuis lors fait en velours rouge et noir. C'était, en quelque sorte, la consécration de l'importance de la commune de Six-Fours qui, très glorieusement, avait souvent inscrit son nom dans les chroniques du pays, et, par suite, avait vu ses habitants autorisés à porter des armes, autorisation utile, non



Six-Fours. — Ruines de la chapelle.

seulement pour eux, mais pour la contrée entière, car les incursions barbaresques n'avaient pas pris fin avec l'expulsion des Sarrasins. Aussi, une vigilance incessante était-elle de rigueur.

Le cap Sicié offrant un poste des plus commodes pour l'exploration de l'horizon maritime, une « garde » y fut établie et les Six-Fournéens l'entretenaient « à leurs frais et dépens ». Quand le « lieu de La Seyne » se trouva distrait de la Communauté, il lui fut imposé de subvenir en partie à cette garde, puisqu'il en partageait les bienfaits.

Or, les Six-Fournéens étaient particulièrement craints des pirates turcs ou maures, qui conservaient, par tradition, les souvenirs de plus d'un désastre subi aux environs de la montagne si vaillamment défendue. Vers 950,

en particulier, ils avaient été acculés sur le chemin du port du Brusq et si bien taillés en pièces que leurs derniers survivants, fuyant éperdus, criaient : « *Malla gente esto!* » D'où le quartier, où se livra le combat, garda le nom de *Malla ginesto.*

Si le cri des Sarrasins n'est pas d'une authenticité absolue, la vigilance et le courage des habitants de Six-Fours justifiaient bien la légende

Ils ne purent, toutefois, empêcher la décadence de la vieille ville. Malgré les malheurs de la guerre dont elle souffrit, comme ses voisins, un irrésistible mouvement entraînait les jeunes générations vers le pied de la montagne, dans les champs fertiles, où le travail agricole promettait de superbes récoltes, et sur le bord de la mer, où la pêche attirait les esprits aventureux, où le négoce maritime offrait une riche carrière à exploiter.

L'un après l'autre, les vieux usages tombaient en désuétude, ou devenaient un objet de plaisanterie.

A quoi bon le feu des *Calènes*, allumé la veille de Noël, devant la bastide du plus ancien des habitants du « quartier », feu suivi de collation où les enfants, « par permission spéciale », se servaient eux-mêmes, libres de « mettre, s'il leur convenait, la main aux plats? »

Pas davantage observée la coutume « de pétrir du pain blanc pour manger aux trois fêtes de Noël », et d'en offrir aux parents et aux amis qui, ayant perdu un des leurs pendant l'année, « ne pouvaient pétrir, mais recevaient souvent, de par cette confraternité, plus de pain blanc que ceux qui en avaient pétri ».

Dédaignée, la loi de reprendre, « le jour des Innocents, l'usage du pain noir ».

Abandonnée, la coutume, si rigoureusement suivie chez les peuples primitifs, de donner un repas dans la maison du mort, le jour où l'on portait en terre une personne de distinction. Plus tard, une sorte de compromis eut lieu; la famille du défunt couvrait une table de linge et y plaçait du pain, auquel les personnes invitées à l'enterrement ajoutaient des mets divers, mangés par l'assistance réunie; mais on se lassa vite de ces fraternelles agapes.

De même, on jugea fâcheux un très antique usage, par lequel des parents, ayant une fille à marier, faisaient pratiquer dans le mur de leur maison une ouverture en forme de niche. Quand arrivait la veille des fêtes, on avait soin de garnir la niche d'une « fougasso », sorte de gâteau, d'une bouteille de vin et d'une cruche d'eau.

Attirés par ce festin, les jeunes gens accouraient manger et boire, en

remerciant par des chants, ainsi que par des sérénades de tambours et de fifres, les hôtes qui devaient strictement se tenir à l'écart.

Quelquefois, comme les bastides munies de « fougassos » se trouvaient nombreuses, on ne touchait à rien.

« Cet usage datait d'un temps immémorial et cessa vers l'an 1612. Les jeunes gens qui, jusqu'alors, s'étaient distingués par leur bonne conduite et leur sobriété, commencèrent à se déranger, à emporter ou à briser tout ce qui se trouvait dans ces sortes d'armoires qui furent fermées et dont la trace s'apercevait encore en 1715. »

Si cette patriarcale coutume a cessé, plus volontiers encore, peut-être, a-t-on abandonné le fraternel usage concernant les prêts d'argent. Jadis le créancier avait soin d'entourer de mystère le service rendu, ne s'en targuait jamais et, si le débiteur ne tenait pas ses promesses, il se bornait à le menacer de faire connaître l'emprunt. Chose prodigieuse, cette menace produisait plus d'effet que la visite des huissiers aujourd'hui, et l'emprunteur se hâtait de tout mettre en œuvre pour faire honneur à ses engagements!

Voilà bien, à coup sûr, un trait digne de fixer le classement des Six-Fournéens parmi les nationalités étrangères au territoire. Non seulement se passer des huissiers, mais craindre de voir divulguer une dette et s'efforcer de tenir ses promesses avec loyauté! Une telle originalité n'est pas commune, elle méritait bien de prendre un moment de notre temps

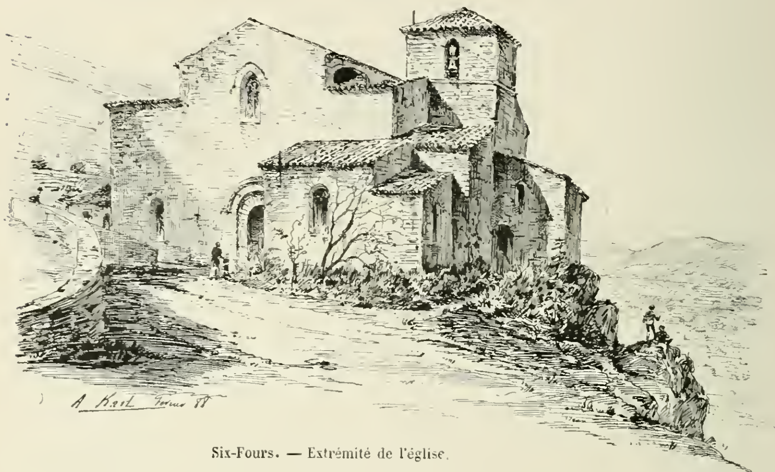
Des fouilles habilement dirigées devraient donner ici une riche moisson. A plusieurs reprises on a rencontré des dalles romaines, des fragments de murailles, des inscriptions, le tout dispersé de façon à faire croire que d'importantes constructions devaient s'étager sur les flancs du cône de Six-Fours, dominé alors, comme aujourd'hui, par une forteresse. Ainsi étaient bâties beaucoup de cités antiques, toujours séparées de leur port, afin de les mettre à l'abri d'un coup de main.

A présent qu'une citadelle toute battante neuve occupe le point culminant, il faut, très probablement, renoncer aux fouilles archéologiques. Il a bien fallu, déjà, voir disparaître les derniers débris du château construit par la reine Jeanne et dont la grosse tour carrée servait de vigie. Quelques ruines subsistent d'une chapelle du quinzième siècle, ayant conservé de jolies voûtes ogivales et un chœur où l'on remarque de très gracieuses nervures; mais le mistral, uni au vent marin, souffle rudement sur ces pierres disjointes, toutes prêtes à crouler le long de la pente escarpée qu'elles couronnaient.

Le trésor de Six-Fours, c'est son église, nous devrions dire *ses églises*, car le monument se compose de deux édifices juxtaposés; l'un est du dix-septième

siècle, mais l'autre remonte au moins au onzième, avec quelques parties datant du quatrième, sinon plus loin encore, ainsi la crypte :

« ....excavation de 15 mètres de profondeur, pratiquée dans les roches primitives qui constituent l'éminence de Six-Fours; on y arrive par un couloir en pente; le souterrain a la forme d'une équerre dont les deux branches sont réunies par une partie arrondie formant abside. Les deux bras de l'équerre ont des dimensions inégales; le plus grand était destiné aux hommes, le plus petit aux femmes. Au milieu de l'arc de l'abside est sculptée, dans la pierre même, une chaire à laquelle on peut accéder par trois gradins. Tout autour, règne une banquette



Six-Fours. — Extrémité de l'église.

taillée dans le roc : c'était la place des fidèles qui assistaient l'officiant. Dans un angle, une cuve circulaire, de 1 mètre de profondeur et de 3 mètres de circonférence, reçoit encore l'eau qui suinte de la voûte; c'est là que se pratiquait l'immersion. »

On se trouve bien en face d'une église primitive, construite sur le modèle des catacombes romaines où germa, féconde, la religion persécutée par les Césars.

L'édifice, du dix-septième siècle, se profile dans la direction du sud au nord; son vaisseau, bien éclairé, est terminé par un chœur garni des stalles des anciens chanoines, car, en 1650, trente-cinq années après sa construction, elle avait été érigée en collégiale. Quoique d'aspect assez gracieux, l'ensemble des stalles est loin de répondre à celui du monument.

Conçue, pour une partie, sur le modèle des églises des Templiers, la vieille église six-fournéenne devait avoir des proportions plus vastes que celles

1. M. Lenthéric, *La Provence maritime, ancienne et moderne.*

d'aujourd'hui. Deux de ses nefs sont encore apparentes sur la droite, quand on y entre. Les fenêtres, étroites et longues comme celles de l'église d'Arz[1], les voûtes terminées en forme de four, les arceaux bas et massifs, les autels en pierre, dont l'un a peut-être vu la première consécration de la foi nouvelle à Six-Fours, tout dispose aux réflexions les plus sérieuses, les plus propres à éveiller des rapprochements d'un intérêt profond.

Deux triptyques de grande valeur, véritables et belles œuvres d'art, sans nom d'auteur, mais décelant un grand maître, devraient être reproduits par un habile graveur, car il faut craindre les restaurations picturales. Plusieurs autres toiles de mérite appellent encore le regard, ajoutant à l'attrait qui fait passer rapidement les heures dans une exploration toujours trouvée trop courte et que l'on voudrait renouveler, jusqu'à ce que ces joyaux fussent devenus absolument familiers au souvenir.

A peine hors du sanctuaire, la poésie des ruines ressaisit fortement les yeux. On admire que ces pauvres masures du village puissent toujours tenir debout; on respire les senteurs des jardins dessinés sur les croupes de la montagne et, oubliant les froides murailles de la forteresse, on se pénètre mieux des surprises du tableau déjà contemplé, mais qu'il est si difficile d'abandonner.

Terre, ciel, mer, tout se fond peu à peu dans une délicieuse brume d'azur, où semblent se répercuter des bruits vagues, montant de chaque point de l'horizon, mélodie magique où, doucement, la pensée s'endort pour revivre bientôt plus forte, plus élargie.

De son ancienne population, Six-Fours même conserve à peine quelques familles. Le reste des habitants est disséminé dans plusieurs hameaux épars au pied de la montagne.

Reprenons nous-mêmes la route de la vallée, pour arriver au *cap Nègre*, éruption basaltique cachant des terrains carbonifères. La végétation prend un caractère différent. Le pin blanc et surtout le chêne-liège lui donnent un aspect particulier, sur lequel tranchent, çà et là, des figuiers, des jujubiers, des grenadiers et des myrtes.

Après avoir dépassé le cap, nous arrivons au hameau appelé Le Brusq ou Brusco. Petit port de pêche, pourvu d'une madrague où l'on capture parfois des bandes de cinquante thons, il fut également connu des Arabes, qui le nommaient, dit-on, *Port-Marsan*[2].

1. Voir volume, *côtes Vendéennes*, le chapitre consacré à cette île si intéressante du golfe du Morbihan.

2. En arabe, *Marsh* ou *Mers* signifie *port* et le mot *Ras* désigne un *cap*. L'appellation *Callas* ou

Il est couvert, du côté du large, par les groupes d'îles des *Rouveaux* et des *Ambiers* ou *Embiez*, ainsi que par plus d'un écueil bien connu des marins du pays.

Le Brusq n'a pas de prétentions plus hautes que celle de garder sa population de pêcheurs. L'avenir ne semble pas devoir lui apporter de changement notable et, pourtant, il a peut-être de grands souvenirs.

Le *cap Sicié*, son voisin, était le *Citharista promontorium*, et Le Brusq pouvait porter le même nom, au même titre que La Ciotat, toute la presqu'île ayant été, probablement, consacrée par les Phocéens au dieu de l'harmonie, à Apollon. Après les Grecs, les Romains apprécièrent le mouillage du petit port; sa position, tout au moins, se rapporte avec exactitude à celle de l'*Æmines Portus*, de l'Itinéraire d'Antonin, et la ville qui en dépendait ou, plutôt, qui le possédait, l'*Æmines Positio*, occupait, sinon le Six-Fours actuel, mais un territoire très voisin.

Profonde, vaste, à l'abri des grosses mers du large, la rade du Brusq peut recevoir des vaisseaux; elle peut encore donner un sûr asile contre la tempête.

Le pape Grégoire XI l'éprouva. Ce pontife, ayant résolu de rétablir à Rome le Siège de saint Pierre, s'était embarqué à Marseille. Jamais traversée ne fut plus contrariée. Une première fois, Grégoire dut relâcher dans une des îles du golfe marseillais; une seconde fois, nous le savons, la *calanque* de *Port-Miou*, près Cassis, le reçut. A peine avait-il quitté ce dernier refuge, que les vagues du large se déchaînèrent, terribles; forcé de fuir, il fut heureux de rencontrer la baie hospitalière du Brusq. Trois jours et trois nuits, Grégoire dut interrompre sa route: « on eût dit, écrit un historien, que la mer voulait empêcher un pape français d'abandonner son séjour en France[1]. »

Les siècles, ensuite, s'ajoutèrent aux siècles sans que, de nouveau, fût percée l'obscurité du petit village, troublé, néanmoins, par les incursions des pirates barbaresques, fidèles imitateurs des anciens Sarrasins, qui en connaissaient trop bien la route et qui occupèrent plus d'une fois les îles voisines.

Vinrent les débuts du règne de Louis XIV. La rade toulonnaise était alors assez malsaine, à cause de l'existence de nombreux marais; les chefs d'escadre, par suite, y stationnaient le moins possible et plusieurs adoptèrent la rade du Brusq.

Le duc de Vivonne faisait mieux. Il s'établissait dans le plus grand des îlots du groupe des Ambiers, où, en tout temps, on entretenait pour lui des troupeaux

Calade appartient à une citadelle ou à la partie élevée d'une ville. Tous ces mots et bien d'autres se retrouvent ici, chose naturelle après les longues occupations sarrasines en Provence; ainsi, par exemple, le mot *calade*, appliqué à tout chemin à pente rapide : telle la route conduisant à Six-Fours.

1. Pierre Roger de Beaufort, qui devint Grégoire XI, était né près de Limoges en 1322; il mourut en 1378. Il était neveu de Clément VI.



PRÈS DE TOULON. — UNE BAIE (EN PROVENÇAL « CALANQUE »).

de moutons, exclusivement nourris de plantes aromatiques et salées par les embruns de mer. Le duc était ainsi assuré de voir figurer d'excellente viande sur sa table, quand il donnait des fêtes, chose fréquente, car ce grand seigneur aimait à se dédommager pleinement des fatigues de la vie maritime.

Aujourd'hui, les Ambiers sont habités par quelques familles de pêcheurs et de sauniers qui ont oublié, chose beaucoup plus regrettable, le nom d'un *troubadour lépreux*, réfugié dans l'île, vers la fin du treizième siècle.

Quatre strophes, de huit vers chacune, faisant partie d'une élégie où il déplorait sa malheureuse destinée, sont tout ce qui reste de lui. M. François Delille les a admirablement traduites en vers provençaux et les a enchâssées dans une pièce touchante[1].

On trouve, aux Ambiers, un ancien puits monacal, dont l'eau, très légère, abondante et minéralisée, a longtemps été appréciée, surtout par les goutteux.

André Doria faisait mouiller son escadre dans la rade du Brusq, pour venir boire de cette eau, et il en envoyait des provisions à ses parents ou à ses amis de Gênes. Peiresc, aussi, appréciait l'eau des Ambiers. D'ailleurs, le cap Sicié contient plusieurs sources minérales, coulant vers la mer; l'une d'elles est sulfureuse.

Les Ambiers sont entourés d'îlots qui leur forment une sorte de ceinture; le plus méridional de ces écueils, appelé *le Grand Rouveau* (du nom du groupe dont il fait partie), est pourvu d'un très beau phare moderne, haut de 46 mètres. Les feux de ses lentilles se croisent : au nord-ouest, avec ceux de *Planier*, indiquant la route de Marseille; au sud-est, avec le phare de l'*île de Porquerolles*, éclairant la passe occidentale de la belle rade d'Hyères.

C'est ici, puisque nous parlons de hameaux de pêcheurs, la place indiquée pour énumérer les stations créées par la *Société centrale de sauvetage des naufragés*.

1. Intitulée : *Le Lépreux de l'île des Embiez*, et faisant partie des *Fleurs de Provence*, publiées par l'auteur en 1885. Nous ne résistons pas au plaisir de faire connaître quelques-uns de ces vers aux lecteurs du *Littoral de la France*.

« Il ne nous est pas parvenu le nom du vieux chanteur. — Sinon, je le proclamerais avec fierté.... Mais, de ses rimes, le temps a respecté quelques-unes; — elles attristent, car elles sont, de son pauvre cœur, — les plaintes, les longs découragements, les intimes souffrances. — En lisant tes vers, j'ai gémi sur ton sort. — Pleurons ensemble.... Tu étais, quand s'incrusta sur toi l'horrible plaie, — au temps des illusions, fées de la jeunesse, — et tout te souriait dans ton pays natal : les jeunes filles, les fleurs, le soleil de Provence. — Et tout à coup, ton enchantement s'est évanoui; — le monde te fuit, lui qui te fêtait; — sur un écueil désert on te laisse défaillant, — et ta voix, pour toute réponse, n'aura désormais que le mugissement des tempêtes.... — Tu passas comme mort, au milieu des vivants, — sevré, plein de regrets, — tu ne dus qu'au trépas la fin de tes tourments, — et Dieu sait, dans ton sentier, si tu trouvas des orties! — Mais, quand Dieu juge, lui si bon, que nous avons bien mérité, — que nous avons déployé assez d'énergie et de courage, — alors il nous fait heureux pour l'Éternité. — Seigneur, soyez loué dans les âges des âges! »

Les côtes provençales offrent un grand nombre de refuges naturels, et les canots de sauvetage n'y jouent pas un rôle prépondérant. En revanche, les « sautes de vent » peuvent rendre précieux les autres moyens de secours, et la Société n'a pas manqué de les multiplier aux lieux où l'expérience prouvait leur indispensable utilité.

Des *postes de porte-amarres à grande portée;* des postes munis de *fusils porte-amarres*, et des postes dits *de secours* ont été installés sur la côte entière : à Marseille, dans l'*anse de la Madrague* et dans celle de *Malmousque;* puis, à *La Ciotat*, à *Bandol*, aux *Peschiers* (dans la presqu'île de Giens), à *Porquerolles*, sur la plage d'*Hyères*, au *Lavandou*, à *Cavalaire*, au cap *Camarat*, à *Cannebier-Saint-Tropez*, à *Saint-Raphaël*, à *Agay*, à *Cannes*, à *Saint-Honorat*, au *cap d'Antibes*, à *Nice*, à *Villefranche*, au cap *Saint-Hospice*, au *cap d'Aglio* à *Menton*.

Nous le répétons, la côte entière est ainsi protégée dans toute la mesure du possible, et on peut s'en fier à la sollicitude du conseil qui dirige la Société, pour obtenir les améliorations reconnues indispensables.

Les lecteurs du *Littoral de la France* connaissent l'admirable réseau de secours créé sur toute l'étendue de nos rivages. Ils ont salué, en même temps que son action bienfaisante, les noms d'héroïques sauveteurs sortis enfin de l'ombre, et, une fois de plus, ils s'uniront à nous pour souhaiter que l'œuvre de paix prospère, sans être troublée par le fracas guerrier.

La mer ne réclame-t-elle pas chaque jour une dîme assez cruelle, sans que la méchanceté humaine aide à accroître le prix du tribut?



Saint-Nazaire. — Villa des Pervenches-Delille.

CHAPITRE XXI

AUX PORTES DE TOULON. — LE CAP SICIÉ. — NOTRE-DAME-DE-LA-GARDE.
L'ISTHME DES SABLETTES. — L'ANSE DES TAMARIS.

Tout de suite après avoir dépassé la base du cône de Six-Fours, on aperçoit les flancs escarpés du promontoire de *Sicié*, nom regardé comme la contraction du mot grec *Cithariste*, sous lequel, croit-on, il était connu.

Élevé de 350 mètres, il pointe vers la pleine mer les dentelures de sa face méridionale et, de même qu'à Six-Fours, on y retrouve des traditions religieuses remontant à l'origine de l'introduction du christianisme dans les Gaules.

En tout temps, d'ailleurs, un lien dut exister entre Sicié, planant sur le large, et la forteresse six-fournéenne, qui avait intérêt à être promptement avertie des dangers dont elle pouvait être menacée par mer. Plus tard, ce lien se trouva converti en droits de propriété. Une pièce des archives s'exprime ainsi :

« La montagne de Cicié, de toute ancienneté, a été fort peuplée d'un grand bois touffu de pins blancs, qui était au nombre de l'un des plus beaux bois de ce pays, lequel, à la réserve de tout ce qui est, à présent, du côté du midi vers le levant et qu'on appelle *le Deren*, fut vendu par la Communauté de Six-Fours, ensuite de la permission à elle donnée par Mgr l'Intendant de justice, aux enchères publiques faites par devant Me Melchior Chautard, juge royal de la ville de Toulon. La délivrance en fut faite à Jacques Collomp, auquel l'acte fut passé le 26 mars 1642, au prix de 9000 livres. »

Une partie de l'ancienne forêt existe toujours, forêt de chênes et de pins, très peu fréquentée, où l'on trouverait probablement des traces de l'époque celtique, si des fouilles y étaient faites.

Les invasions barbares ayant nécessité l'établissement d'une vigie à Sicié, elle fut entretenue par la population six-fournéenne; un ordre de Ray-

mond d'Argout, grand sénéchal et gouverneur de Provence pour la reine Jeanne Ire, donne un détail précis sur cette vigie, comme sur les frais qu'elle entraînait.

Le 11 février 1552, ordre est intimé « de changer les gardes du cap Sicié. La garde était faite sans interruption, depuis le 25 avril jusqu'à la Saint-Michel, et, ce, moyennant quatre livres, huit sols, trois liards par mois. »

Dans la suite, mais bien longtemps après, car il faut arriver à l'année 1589, une tour est bâtie sur le cap et un nouveau système de signaux est employé. Entre autres obligations, le gardien devait allumer autant de feux « qu'il avait découvert de vaisseaux et bâtiments de mer qu'il croit être corsaires ».

L'ancienne vigie est devenue un sémaphore, placé sur un point que domine la chapelle dédiée à *Notre-Dame-de-la-Garde*.

L'oratoire primitif avait été bâti par les gardiens de la tour, en commémoration du danger auquel ils venaient d'échapper (1625), d'être foudroyés pendant un terrible orage. Promptement devenu trop exigu, le petit édifice fut rebâti sur des proportions plus en rapport avec la faveur dont il se trouva tout de suite l'objet. Les pèlerinages s'y succédaient sans relâche, et le mois de mai fut particulièrement choisi pour ces pieuses manifestations. Aujourd'hui encore, pendant tout ce mois, le cap Sicié reçoit de nombreux pèlerins, et sa chapelle en a pris un second vocable, celui de *Notre-Dame-du-Mai*.

Les pèlerins ne manquent pas de s'abreuver à la *fontaine de Remagnan*, source d'eau excellente, très légère, et qui, jamais, paraît-il, n'a subi l'influence des sécheresses, même les plus prolongées. La tradition représente cette source comme ayant été miraculeusement découverte, lorsque, conséquence de leur vœu, les gardiens de la tour résolurent de bâtir le premier oratoire.

Le site ne pouvait être mieux choisi que ce paysage sévère, contrastant, avec une si grande opposition de couleurs, dans l'ensemble admirable dont il est entouré.

La blanche chapelle, les murailles, blanches aussi, du sémaphore, s'enlèvent vivement, sur le ton gris et aride du sol, que nuance à peine des touffes de plantes aromatiques: mais, bientôt, une verdure plus sombre, plus vigoureuse, fait ressortir les stries diverses des flancs de la montagne, plongeant par leur base et par leur sommet dans l'azur du ciel, dans l'azur de la mer, confondus en un horizon prodigieux.

Si l'on se retourne vers la terre, les sommets défendant Toulon

apparaissent et, parmi eux, le *mont Faron*, le premier, avec Sicié, qui reçut une garde de vigie.

La vue domine les golfes des Ambiers, de Saint-Nazaire, de Bandol, une immense étendue de côtes, puis elle revient vers Six-Fours, La Seyne, les deux rades, pour s'abaisser presque involontairement sur une langue de sable, large de moins de 500 mètres, et à peine émergée des flots : elle relie le promontoire de Sicié à celui de Sepet, formant ainsi l'*anse des Tamaris*, au fond de la *grande rade* toulonnaise.



Près Toulon. — Bains des Sablettes

Comment un aussi mince obstacle a-t-il pu se former et résister aux assauts de la mer, qui le recouvre entièrement, quand s'élèvent les tempêtes du sud-ouest?

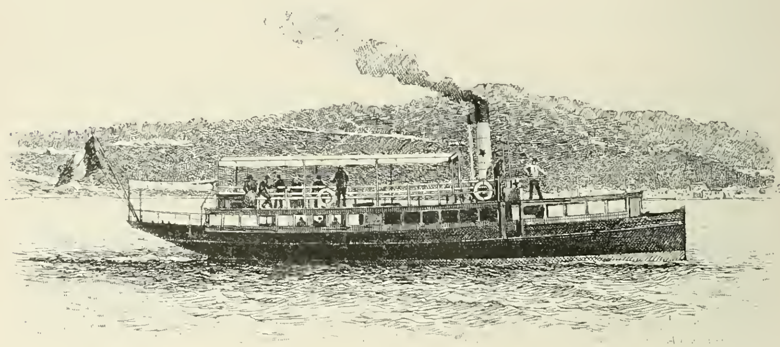
Par cette cause dont nous avons vu tant d'exemples au cours de notre exploration du littoral français : apports de torrents, sédiments de mille sortes, érosions de montagnes entraînées par les pluies et tombant dans les flots, qui les engloutissent tout d'abord, puis les rejettent sous la pression du rythme éternel auquel ils doivent eux-mêmes obéir.

Peu à peu, grain à grain, le terrain nouveau trouve un fondement dans les roches voisines, il se tasse, il s'accroît; le banc sablonneux, désormais

formé, recevra de sa cause initiale un colmatage qui peut, avec le temps, le changer en une terre fertile[1].

L'*isthme des Sablettes* n'en est pas à cette dernière période. Ainsi que l'indique son nom, le sable le compose et son relief est si peu distinct qu'il a causé la perte de plus d'un navire, trompé dans son « estime », à l'instant de l'arrivée à Toulon[2]. L'obstacle, dans ce cas, était confondu avec le reflet des vagues de la grande rade, formant l'*anse des Tamaris*, et, quand on le reconnaissait, il n'y avait plus possibilité de lui échapper.

Pourtant, un remarquable point de repère, les rochers jumeaux nommés les *Deux-Frères*, se dressant en pyramides aiguës sur une base commune,



Vapeur-omnibus faisant le service des Tamaris et de Saint-Mandrier.

s'avancent dans la baie des Sablettes, un peu en deçà du promontoire de Sicié, comme pour rejoindre la presqu'île de *Sepet*. Leur forme pittoresque ajoute un attrait à tous les attraits de la baie, limitée par les deux promontoires. Une plage, recourbée en vaste demi-cercle, semble inviter au bain dans ces flots scintillant sur le fond de montagnes boisées à souhait pour le repos des yeux. On est tout près d'une grande ville et l'on peut s'en croire bien éloigné, tellement est doux le charme de ce paysage tranquille.

Mais la baie des Sablettes n'est plus constamment solitaire. Quand les premières chaleurs se font sentir, un monde de baigneurs l'envahit, elle devient, comme sa voisine, l'*anse des Tamaris*, le rendez-vous des habitants de Toulon et de La Seyne, heureux de changer d'horizon en respirant un air salubre.

1. Voir volume, *côtes Languedociennes*, le chapitre consacré à LA NOUVELLE.

2. Mot de marine signifiant le résultat du calcul nécessaire pour déterminer la route d'un navire.

Il n'en était pas tout à fait ainsi autrefois. Particulièrement, l'*anse des Tamaris*, placée, nous venons de le voir, au fond de la grande rade, contenait quelques marais, chose fâcheuse; car, abritée par les contreforts du cap Sicié et de la presqu'île de Sepet, défendue, de plus, par une forêt véritable : *Le Manteau* (ainsi qu'on l'appelle), des atteintes trop rudes des vents dominants, son climat, à la fois chaud et tempéré, pouvait promettre la plus charmante des résidences hivernales.

Les promesses sont réalisées : Tamaris est en train de devenir une station



Près Toulon. — Villa Michel-Pacha, à Manteau-Tamaris.

pourvue de toutes les ressources possibles. Routes de terre et de mer, celle-ci offerte par un bateau à vapeur spécial, enfin proximité d'une grande ville, pour les événements imprévus, sans que les ennuis de ce voisinage se fassent sentir.

Des anciens marécages, à peine une légère trace en train de disparaître, sous l'alignement d'un port nouveau. Les vieux chemins abrupts font place à des voies plantées d'arbres odoriférants. Derrière les grilles des villas, toute une flore précieuse témoigne de la douceur du climat : palmiers splendides, donnant parfois des fruits comestibles, eucalyptus gigantesques, lauriers-camphriers[1], néfliers et kakis du Japon, poivriers, orangers-mandarins, citronniers, aloès, agaves, lianes diverses, orchidées, mélangés aux arbres et aux plantes indigènes.

1 Nous n'exagérons pas, la villa Michel possède des lauriers-camphriers du Japon, sans compter

A M. Marius Michel revient l'honneur de cette transformation, que nous aurions simplement enregistrée, si le nom du transformateur ne se trouvait complètement lié à notre marine.

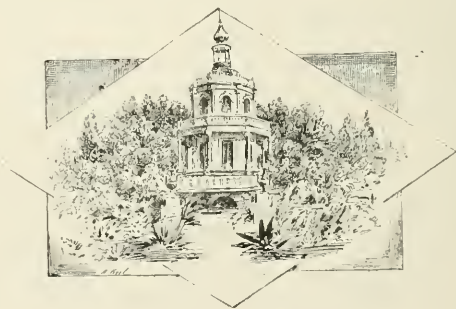
Né à Saint-Nazaire-du-Var, M. Michel débuta comme mousse et parvint à obtenir le grade de capitaine de l'un des paquebots des Messageries maritimes. Dans cette situation nouvelle, il se trouva aux prises avec d'immenses difficultés nautiques, vers lesquelles se portèrent aussitôt toutes ses pensées. Il s'agissait de donner aux côtes de l'Archipel et de l'Empire ottoman les phares dont elles étaient dépourvues, vaste projet que M. Michel eut la joie de faire agréer (1855). Son activité vint bientôt à bout de la tâche formidable, et les flottes du monde entier applaudirent à un service, sur lequel il est superflu de s'étendre autrement que pour se montrer heureux de le voir rendu par un Français.

Le gouvernement ottoman a récompensé par le titre de Pacha le hardi constructeur qui, maintenant, se délasse de ses travaux passés, en créant, aux portes de Toulon, une véritable et élégante petite ville, destinée à faire oublier les ennuis de la grande.

Notre halte nous a reposés; franchissons l'isthme des Sablettes pour gagner le promontoire de Sepet.

une foule d'autres arbres, arbrisseaux ou arbustes rares végétant en pleine terre comme dans leur pays natal.

George Sand, qui a si bien décrit les Tamaris et a voulu donner leur nom à l'une de ses œuvres, ne reconnaîtrait plus les abords de la baie, sinon dans les grandes lignes si admirables du paysage; lignes qu'elle comparait aux plus beaux sites de la baie de Naples.



Près Toulon. — Un kiosque à Manteau-Tamaris.

CHAPITRE XXII

AUX PORTES DE TOULON : LA PRESQU'ILE DE SEPET. — LE CREUX SAINT-GEORGES. L'HOPITAL MARITIME DE SAINT-MANORIER.

Moins élevé d'une centaine de mètres que le massif montagneux de Sicié, le promontoire de Sepet[1] surgit pourtant si brusquemect de la flèche sablonneuse de l'isthme, qu'il est impossible de ne pas voir dans ce dernier un obstacle récent.

Nous nous expliquons en ajoutant que, par le mot récent, nous voulons désigner, non une formation datant de nos jours, mais la continuité d'un phénomène naturel, remontant peut-être, au plus, à trois milliers d'années, espace bien court, lorsqu'il s'agit des classements géologiques modernes.

Nous complétons notre pensée en disant, avec M. Bérenger-Féraud, que probablement les historiens et les géographes n'ont pas assez tenu compte de la configuration de l'isthme, ni d'un passage qui devait y exister, pour la marine ancienne. Admettons la position insulaire du massif de Sepet, comme, tout à l'heure, nous admettrons celle du massif de *Giens*[2], aussitôt les évaluations de la *Table de Peutinger*, relatives aux distances entre les divers ports provençaux, deviennent très claires.

Et, vraiment, ne nous appuyons-nous pas sur une base sérieuse? Chaque jour, n'assistons-nous pas à des transformations beaucoup plus promptes, parmi lesquelles nous voulons citer seulement celle de la pointe de Soulac[3].

Chaque pas, dans la presqu'île de Sepet, confirmera notre supposition.

Couvert de bois de pins, le sol, très accidenté et formant trois monticules,

1. On écrit aussi *Cepet*, mais toutes les cartes anciennes portent l'orthographe que nous avons adoptée sur les meilleures autorités.

2. Limite sud-occidentale de la rade d'Hyères.

3. Voir volume, *côtes Gasconnes*, le chapitre consacré à Soulac.

se découpe en ondulations charmantes, et les grandes falaises brunes du rivage sud (vers la haute mer) laissent alterner des couches de grès ou d'argile.

Couvrant le côté sud de la grande rade, ce promontoire s'allonge, semblable à un immense radeau sur lequel différents sommets auraient été ménagés pour recevoir des batteries de canons. Le point occidental supporte, au milieu de la batterie ayant remplacé la primitive *Croix-des-Signaux*, la pyramide du tombeau de l'illustre Latouche-Tréville.

Les dentelures du rivage forment plusieurs anses gracieuses, dont l'une, le *Cros* ou *Creux Saint-Georges*[1], petit port naturel, abrite du mauvais temps les bateaux qui veulent trouver un refuge, sans être obligés de rentrer à Toulon. Le village, très riant, est situé sur la côte septentrionale de Sepet; il touche la rade du *Lazaret*, édifice datant de la fin du dix-septième siècle et qui fut au nombre des travaux entrepris pour rendre Toulon digne de son rang de grand port.

Les services rendus par la construction et l'organisation du Lazaret sont incontestables, ils furent mis en lumière dès la terrible peste de 1720-21; depuis, on les a infiniment appréciés dans nombre de cas d'importation de maladies contagieuses.

Il appartient toujours à l'administration sanitaire; mais, comme beaucoup de riverains du quartier des Tamaris et de la rade de Toulon sollicitaient son déplacement, une expérience fut faite en 1884-1885. Plusieurs navires suspects d'être contaminés par le choléra durent se rendre à l'île de Port-Cros, où l'on établit quelques installations; toutefois, il était bien difficile, même impossible, d'y obtenir une surveillance aussi étroite que dans le Lazaret actuel, assez éloigné de tout point habité, affirment les hygiénistes, pour qu'aucun danger ne puisse résulter de sa conservation et ne vienne neutraliser les bons offices qu'il a toujours rendus.

Au surplus, la question est de celles que l'expérience résout avec le temps, et nous croyons fermement à la sollicitude du conseil sanitaire, trop dévoué pour rien négliger de ce qu'il croit être absolument utile.

En réalité, le promontoire de Sepet forme deux presqu'îles, tellement sa partie centrale se trouve étranglée et, de plus, profondément mordue par la mer. Sur la partie nord de celle de ces péninsules en miniature qui couvre l'entrée de la grande rade, s'élève l'*hôpital maritime de Saint-Mandrier*, le plus ancien des établissements de ce genre que Toulon ait possédé.

1. Ancien *Sainct-Jués*, port appartenant jadis à Six-Fours.

Le territoire où il fut bâti reçut, très probablement, les premiers navigateurs venus des régions lointaines de l'Orient; puis, à leur suite, les Grecs et les Romains.

Peut-être une colonie y fut-elle alors établie, peut-être un temple y avait-il été construit; du moins, cette partie du rivage toulonnais fut-elle appelée *quartier d'Apollo* jusque vers la fin du seizième siècle. Or, le promontoire de Sicié, portant le nom de *Cithariste*, on peut bien en inférer que le promontoire de Sepet avait participé à la consécration de son voisin au dieu de la musique et de tous les arts.



Près Toulon. — Hôpital militaire de Saint-Mandrier.

Jean Denans, l'historien de Six-Fours et de La Seyne, parle d'une tour qui, sur ce point, avait été érigée par les Phocéens, aussi l'appelait-on *tour Phocéenne*; mais elle fut, dans les premières années du siècle, transformée en chapelle, sous le vocable de *Saint-Mandrier*, nom vénéré et respecté parmi tous ceux que conservent les annales de Provence.

La tradition représente saint Mandrier et saint Flavien, son compagnon, comme de nobles soldats saxons, convertis par saint Cyprien, évêque de Toulon, et ayant renoncé au monde pour vivre en anachorètes dans le pays qui prit le nom du premier d'entre eux, lorsqu'ils y eurent souffert le martyre.

Nous n'avons pas à élucider quelques obscurités régnant sur la tradition, car un fait constant, c'est l'érection d'une chapelle en l'honneur de ces

martyrs, dès les premières années du sixième siècle, par conséquent peu de temps après leur mort. La chapelle fut plus tard convertie en prieuré et la dévotion à saint Mandrier ne tarda pas à devenir populaire. On voit Gilbert, comte de Provence, l'invoquer au moment où il fonde la cathédrale de Toulon.

Mais, de vestiges du passé, on n'a retrouvé (1816 et 1866) que des sarcophages grossiers et un sceau en cuivre, du treizième ou du quatorzième siècle, représentant un religieux, avec l'exergue S. ECCE.DE SOMBERNIONE. Alors, peut-être, le prieuré primitif était-il devenu assez important pour offrir un refuge à un abbé étranger, qui y serait mort et y aurait été inhumé[1].

Sous le règne de Louis XIII, le nom de Saint-Mandrier était porté par Antoine de Salètes, que Bouche appelle seigneur de *Saint-Mandry*. L'historien représente ce gentilhomme, exilé de France à cause d'un duel, dans lequel il avait tué un capitaine de la garnison toulonnaise. Diverses causes le poussent à guerroyer contre les Espagnols et, finalement, il tombe entre les mains du roi du Maroc, qui le prend en amitié, car Saint-Mandrier organise parfaitement ses armées. Bientôt, pourtant, la nostalgie du pays saisit Antoine, qui veut fuir le Maroc; mais, repris par les soldats du souverain, il est mis en demeure de choisir entre sa foi ou la mort. Généreusement, il choisit celle-ci, se montrant digne du saint patron de sa seigneurie[2].

Pendant son séjour de près d'une quinzaine à Toulon, Louis XIV ne visita pas la presqu'île de Sepet; mais, en 1669, à la suite de l'expédition de Candie, on choisit ce point pour lieu de repos des marins et soldats fatigués : c'était le premier pas vers une fondation hospitalière, qui fut décidée en 1670. Les terrains du prieuré de Saint-Mandrier furent achetés, « le roi désirant y faire construire un hôpital pour réunir les malades de ses armées navales ».

La pensée était bonne; nos armées navales, plus encore que nos armées de terre, se trouvant exposées à contracter des germes de maladies terribles, comme la peste, le choléra. La création du Lazaret compléta ces dispositions sanitaires. L'hôpital, du reste, avait été aménagé sur des plans défectueux et sa reconstruction s'imposa; elle eut lieu en 1819. L'ensemble des bâtiments a suscité plus d'un blâme et beaucoup de terrain y a été perdu, que l'on eût fort bien pu employer. Néanmoins, le premier aspect du grand hôpital séduit par

1. *Sombernon* est un bourg de l'ancienne province de BOURGOGNE. Nous regrettons vivement que notre cadre ne nous permette pas d'étudier, en compagnie de M. BÉRENGER-FÉRAUD, le passé de la presqu'île, exposé avec soin, par le très distingué Directeur du service de santé de la marine, à Toulon, dans son beau volume intitulé : *Saint-Mandrier, près Toulon; contribution à l'histoire de la localité et de l'hôpital maritime.* Nous y aurions puisé les détails les plus intéressants.

2. Les archives communales de Toulon, admirablement mises en ordre par M. OCTAVE TEISSIER (qui depuis a rendu le même service aux archives de la Chambre de commerce de Marseille), contiennent plusieurs documents sur la seigneurie de Saint-Mandrier.

l'harmonie de son profil, et l'on comprend que sa situation soit des plus favorables aux malades exténués par les fatigues de rudes campagnes, ou condamnés à une longue, une incertaine convalescence.

Une allée d'eucalyptus et de faux poivriers conduit au centre du bâtiment principal, flanqué de deux pavillons, où six cents malades peuvent être reçus. Des ponts suspendus relient entre eux les étages des pavillons, établissant ainsi une communication facile, et des galeries couvertes donnent aux convalescents la possibilité de circuler à l'abri des intempéries.

D'autres ponts rendent possible l'accès des escarpements des collines contre lesquelles l'hôpital est adossé.

Une superbe citerne, contenant trois millions de litres d'eau, assure le service hygiénique. Elle ne manque pas de retenir les curieux, charmés de faire répéter leurs exclamations, une douzaine de fois de suite, à l'écho des parois de l'immense réservoir. Notre intention ne saurait être de décrire complètement Saint-Mandrier. Il nous suffira de dire que des améliorations très appréciables y ont été apportées et que le conseil sanitaire de la marine en réalisera beaucoup d'autres encore.

Entrons dans la chapelle, gracieuse rotonde, avec riche colonnade intérieure, avec voûte sphérique à rosaces, d'une grande délicatesse de sculpture, et pavée en marbre du pays, formant une mosaïque d'un dessin de très bon goût.

Maintenant, parcourons les jardins tracés le long des pentes du promontoire. Enchantement des yeux, ils se partagent en jardins botaniques et en un parc d'agrément. Les premiers, bien avant qu'il fût question de ce genre de travail à Paris, ont reçu des palmiers, qui se trouvaient à Toulon, sur l'emplacement de l'hôpital civil. Un ingénieur, M. Raoulx, ne craignit pas, avec les moyens les plus restreints, de tenter l'expérience d'une replantation : Elle a réussi. La cime de quelques-uns de ces palmiers plane à plus de 25 mètres de hauteur et porte d'excellentes dattes comestibles.

Quant au parc, on y trouve une foule d'essences rares, croissant à merveille sous le ciel chaud de la rade toulonnaise. Caféiers, arbres à poivre, cotonniers, aloès, grenadiers, orangers, bananiers vivent près des pins, des chênes, des ormes, des genévriers, des genêts, des bruyères.

Mais, voici qu'après avoir gravi le point culminant de la colline, nous nous trouvons dans le cimetière où dorment les pauvres soldats et marins morts à Saint-Mandrier[1].

1. En vingt ans, dit M. Bérenger-Féraud, il y a eu, en nombre rond, cent dix mille admissions et deux mille cinq cents décès. Six mille malades y sont reçus chaque année.

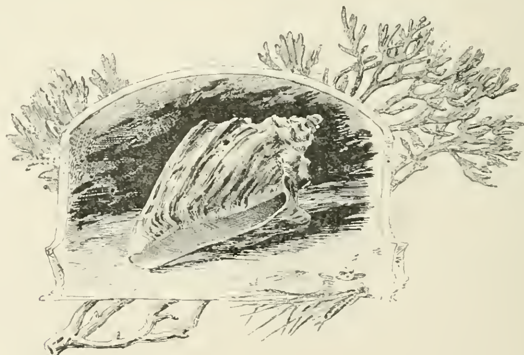
« ... Aux pieds du spectateur est l'admirable baie de Toulon; d'un côté, les montagnes, de l'autre, l'immensité de la pleine mer; cadre imposant et immuable dans lequel s'agitent depuis tant de siècles les petites passions des hommes qui ont habité la région. Galls, Ibériens, Celto-Lyges, Phéniciens, Phocéens, Massaliotes, Carthaginois, Romains, Goths, Burgondes, Franks, Sarrasins, tous ont passé, laissant à peine quelques traces éphémères de leur existence, de leur opulence et de leurs passions, de leur industrie ou de leurs luttes meurtrières. Ici, mieux qu'ailleurs, on sent combien l'homme est petit malgré son orgueil immense, insensé. »
Saint-Mandrier, contribution à l'histoire de la localité et de l'hôpital.

On comprend trop bien cette réflexion lorsque l'on voit les rangs pressés de tant de morts obscurs, alors que, souvent, tombés en pleine jeunesse, ils eussent pu être utiles à leurs familles, à leur pays.

Du moins, « dorment-ils leur dernier sommeil » au milieu des splendeurs d'un paysage qui fait à leur tombeau une auréole incomparable. La mer donne ses harmonies; le ciel, ses riches nuances de saphir; la terre, ses fleurs les plus rares, ses verdures veloutées, ses parfums.

La grande ville d'où partirent ces morts leur envoie son murmure sympathique et les flots portent toujours les navires qui les ramenèrent pour un seul jour, mais un jour précieux encore, vers la patrie tant désirée!

Aussi lorsque, des bruits de la terre et des eaux, se forme une sorte de clameur unique, pénétrante, l'âme s'unit à cette plainte des âmes envolées, qui semblent revenir, sur les rayons dorés du soleil, demander un souvenir pieux, une pensée fraternelle!



CHAPITRE XXIII

AUX PORTES DE TOULON. — LA VALLÉE DES DARDENNES. — LE REVEST.
LE MONT FARON. — LA VALETTE. — LE FORT SAINT-LOUIS.
LA GARDE. — LE CAP BRUN — SAINTE-MARGUERITE.
SUR LA ROUTE D'HYÈRES. — GIENS.

Nous sommes revenus au quai du petit port carré, formant l'embarcadère de l'hôpital. La mer est tranquille, le vent d'est ne refoule pas les eaux du large dans la rade, et nous allons voir se déployer l'escadre entière, surveillant une expérience faite par les torpilleurs.

Notre bateau à vapeur est bien humble, quand il passe à portée des cuirassés; mais, soudain, ses proportions deviennent grandioses, quand il « range »[1] cette forme allongée, si basse sur le flot, où l'on croirait impossible de tenir une heure pendant la tempête. Pourtant, les torpilleurs ont subi victorieusement plus d'une épreuve, bien que leur rôle et la durée de leur résistance restent chose encore trop incertaine.

Les deux rades sont franchies. Nous mettons pied à terre sur le quai de Toulon, nous traversons la ville à l'ouest et, dans la charmante vallée des *Dardennes*, sillonnée par les cascatelles du *Las* et par les eaux des abondantes sources abreuvant les Toulonnais, nous recherchons les souvenirs du chevalier Paul, qui y avait établi sa superbe résidence.

Un peu plus loin, au nord, Le Revest, bien abrité des vents par les montagnes, bien pourvu d'eau fournie par les belles fontaines de la *Foux* et l'abîme du *Ragage*[2], bien ombragé par une végétation puissante. Le

1. Terme maritime, signifiant littéralement « passer près ».

2. L'eau, dans cet abîme, est ordinairement à une profondeur de 66 mètres, tout de suite comblée après une grande pluie. La source, alors, s'échappe torrentueuse, et rejoint, par un lit tourmenté, la fontaine des Dardennes.

Revest prétend avoir été, à l'origine, le lieu choisi par les futurs Toulonnais. Et si l'on conteste cette assertion, il revendique, tout au moins, l'établissement de la teinturerie de pourpre, fondée par les Phéniciens, les Grecs ou les Romains. Ces derniers, dit-on, avaient bâti, pour protéger leur monopole tinctorial, la tour carrée dominant le village.



Près Toulon. — Le gouffre du Ragage.

Maintenant, le blé, l'huile, le sable blanc sont, avec le vin (les vignes se régénèrent) les principaux objets du commerce local. Plus tard, probablement, on y joindra le cuivre de la mine de *Caoumé*.

Les lauriers-roses, les roches escarpées, mais verdoyantes, et la fraîcheur de la vallée des Dardennes font ressortir, plus arides encore, les contours de la montagne du *Faron*, la plus ancienne sentinelle de Toulon, avec *Sicié;* chacune de ses pentes, de même que son point culminant, est hérissée de forts et de batteries.

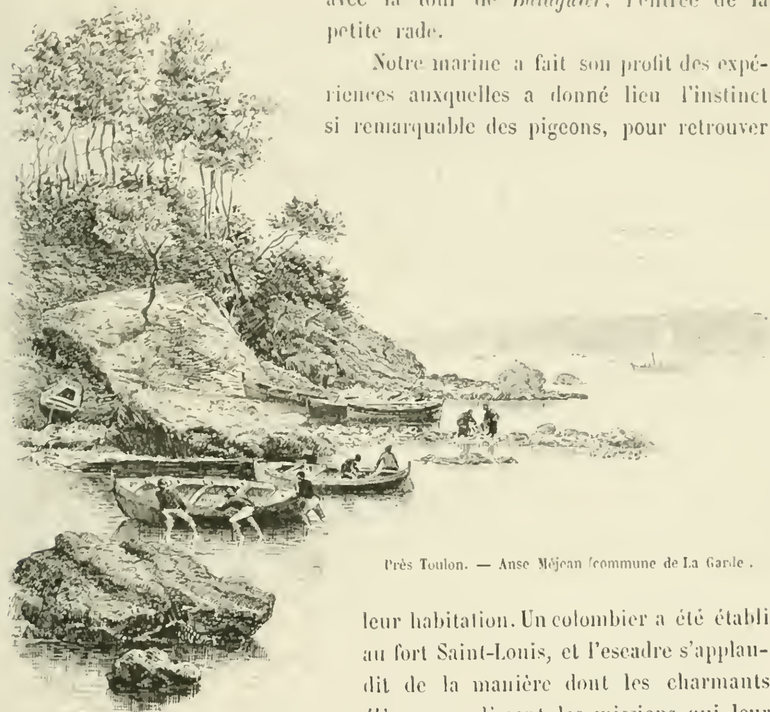
Puis, l'époque se trouvant favorable, nous nous arrêtons un instant au milieu des champs embaumés de fraises, que le village de La Valette cultive en grand, et dont il fournit, non seulement la ville, mais encore les expéditeurs de denrées.

C'est à La Valette qu'est né le comte de Grasse, l'intrépide marin si mal servi par la fortune des armes. Le portail de l'église est une belle œuvre de sculpture attribuée à Puget.

Nous contournons la baie toulonnaise à l'est, pour ne pas perdre de vue le chemin de la pleine mer.

L'arsenal du *Mourillon* est devant nous, protégé par le *fort Lamalgue*, pendant que le fort *Saint-Louis* s'avance à travers les vagues, pour fermer, avec la tour de *Balaguier*, l'entrée de la petite rade.

Notre marine a fait son profit des expériences auxquelles a donné lieu l'instinct si remarquable des pigeons, pour retrouver



Près Toulon. — Anse Méjean (commune de La Garde).

leur habitation. Un colombier a été établi au fort Saint-Louis, et l'escadre s'applaudit de la manière dont les charmants élèves remplissent les missions qui leur sont confiées.

La Société colombophile, dite *La Forteresse*, qui a créé cette réserve utile, a eu pour fondateurs MM. Baille et Baqué; son président actuel est M. Malcor. Tout dernièrement (de novembre 1887 à avril 1888), de nombreuses expériences ont prouvé les services que cette société est appelée à rendre. Le fort déclassé ne tonnera plus contre les navires ennemis, mais, « dans ses créneaux et dans ses embrasures, les messagers ailés ont fait leurs nids », tout prêts, quand il le faudra, à signaler le danger.

A plusieurs reprises, les essais ont été très concluants; Toulon peut

compter sur « ses nouveaux messagers », et la Société *La Forteresse* a atteint son but patriotique.

Il faut vraiment se faire violence pour ne pas s'attarder outre mesure dans la contemplation des tableaux offerts par les deux baies toulonnaises.

Nous en avons visité les côtes ouest et sud; les côtes orientales ne sont pas moins attrayantes. Formées de schistes, de grès et de calcaires morcelés en falaises abruptes, elles présentent des points de vue ravissants et des chemins accidentés qui, peu à peu, remplacent les routes plus commodes, mais moins pittoresques.

Le *cap Brun* est l'un de ces points, mais il se trouve soumis aux servitudes militaires, car son sommet, commandant le fort Lamalgue, a été muni d'artillerie. Voici les ruines du vieux château de *La Garde*.

Suivons le contour de la jolie petite *anse Méjean*, et réfugions-nous à SAINTE-MARGUERITE, où les roches calcaires, dressées à pic, se dentellent de grottes superbes; prêtons-y l'oreille au souvenir d'un épisode glorieux pour notre marine.

Le brick *Romulus* se voyait, en 1814, à peu près entouré par la flotte anglaise, qui lui fermait la route vers Toulon. Le capitaine ROLAND et son équipage entier étaient bien résolus à se laisser écraser, plutôt que d'amener pavillon, mais une parfaite connaissance du rivage évita ce malheur au *Romulus*. Le capitaine savait que la falaise de Sainte-Marguerite est *accore*, aussi n'hésita-t-il pas à lancer son navire vers elle, à la raser de très près et il put parvenir, quoique désemparé et criblé par la mitraille de *quinze* bâtiments anglais, à regagner Toulon, malgré l'ennemi, qui espérait le voir se broyer contre les roches[1].

Combien il est doux de songer à l'héroïsme de nos marins en face de cette petite baie tranquille, retirée, aux flots si clairs, si profonds, jetant des nuances vives sur l'ombre des grottes et reflétant un paysage magnifique!

Les ruines que nous venons d'apercevoir sont celles d'un château habité par les comtes de Provence. Cette construction faisait honneur à la science militaire du souverain qui l'érigea; plus d'une fois, assurément, le calme, la merveilleuse beauté du pays influèrent sur lui, en même temps qu'ils devaient le remplir de l'orgueil d'une telle possession.

Voici un autre gracieux petit golfe, celui de *La Garonne*, terminé, au sud,

1. Une falaise est *accore*, lorsque sa base plonge profondément dans la mer, sans laisser saillir aucune arête.

par le cap du même nom, massif de grès rougeâtre, semblable au sol du cap Sepet, qui lui fait face.

Le promontoire de *La Garonne* fait partie de la pointe de *Carqueiranne* ou



rès Toulon. — Fort Sainte-Marguerite (commune de La Garde, ancienne résidence des seigneurs de Provence.

Carqueyranne, couvrant, par sa face ouest, le goulet de la grande rade de Toulon et, par sa face orientale, la limite nord-ouest de la rade de *Giens*.

Nous traversons un petit port de pêche, celui des *Salettes;* nous rencontrons des ruines intéressantes, celles de *Pomponiana*[1], station romaine rem-

1. En 1843, Frédéric de Danemark, plus tard roi sous le nom de Frédéric VII, fit exécuter à ses frais de longues fouilles au pied du versant de Carqueiranne regardant la mer. Le résultat fut assez heu-

placée par de nombreuses villas et des bastides jouissant de la plus délicieuse exposition.

A tout cela, il faut joindre les collines couvertes de verdure, appelées la *Butte-Noire*, la *Montagne des Oiseaux* et du *Paradis*, *Costebelle* (chantée par Lamartine), l'*Ermitage* et tant d'autres; les yeux sont captivés par leurs contours et par la fraîcheur d'aspect de leurs forêts.

Depuis Toulon, les maisons de plaisance se sont montrées à chaque pas, et toujours la dernière semblerait devoir être préférée pour une reposante retraite, tellement le paysage varie.

Le bourg de Carqueiranne n'est pas une agglomération, au sens strict du mot, mais une succession de hameaux où les villas abondent. Il en était ainsi dès un temps très reculé. Carqueiranne avait rang de *terre noble*; son seigneur, Guillaume, figura (1217) dans un acte de cession consenti par Raymond-Geoffroy de Fos, au profit de Marseille, qui devenait dès lors maîtresse du territoire de Brégançon et d'une portion de celui d'Hyères.

Le roi René donna la seigneurie de Carqueiranne à Jean-Baptiste de Morans ou de Morano, citoyen de la ville d'Arles, pour le récompenser de ses services. Le bon roi renouvela cette donation, en 1474, sous réserve, pour Morano, de fournir l'huile nécessaire aux lampes qui devaient brûler dans la Sainte-Baume, le jour de la fête de Marie-Madeleine.

Sept ans après la confirmation du don, Jean-Baptiste de Morano, *seigneur de Carcairana*, appose sa signature, comme témoin, sur le premier codicille du testament de Charles III, du Maine et d'Anjou, dernier comte de Provence[1].

Le petit port des Salettes appartient à Carqueiranne; il eut le fâcheux honneur d'être choisi, en 1707, par le duc de Savoie, pour recevoir la grosse artillerie destinée à opérer contre Toulon et qu'il fallut ensuite traîner aux abords de la ville assiégée.

Les différentes stations de l'ancienne « terre noble » sont toutes fort agréables à habiter, une chaîne de collines les défend assez bien contre les vents du nord. Augustin Thierry hiverna plus d'une fois à Carqueiranne, et de Saussure, ainsi que Millin, comme Darluc[2], ont signalé l'importance de la situation. En effet, une rade suffisamment vaste et profonde s'étend devant

reux pour permettre de désigner exactement la situation de *Pomponiana*, dont les ruines sont classées parmi les monuments historiques.

1. Pour tout ce qui concerne l'histoire d'Hyères et de ses environs, dont Carqueiranne fait partie, nous nous reportons au bel ouvrage de M. A. Denis, ancien maire d'Hyères, ouvrage si savamment revu refondu par M. R. Chassinat, docteur-médecin à Hyères; nous ne saurions choisir un meilleur, un plus fidèle guide.

2. Célèbre médecin du dix-huitième siècle.

elle, pendant que, vers le nord, se dessine la colline où Hyères avait placé son château fort, et qu'à l'extrémité sud-est se profilent les deux langues sablonneuses de l'isthme, reliant le promontoire de *Giens* au continent.

Si l'on voulait une preuve de l'origine de beaucoup d'étangs littoraux, ainsi que du mode d'action des forces naturelles sur le rattachement des îles à la terre ferme, le phénomène présenté par l'isthme de Giens satisferait toutes les exigences.



Sur la route d'Hyères — La Garde.

M. Lenthéric pense que le *Gapeau*, seule rivière un peu importante de la région, a été l'un des agents les plus actifs des transformations du rivage. L'examen le plus sommaire des lieux prouve hautement l'apport de ces sables et de ces cailloux roulés qui, tombant dans une mer sans marée appréciable, sont bientôt repoussés par la masse des flots et s'accumulent aux places où ils trouvent le moindre point d'appui.

Partout, sur les plages languedociennes, nous avons assisté à ce même travail, et les côtes de l'Aude, de l'Hérault, en particulier, nous l'ont présenté sur une vaste échelle[1].

Mais, ici, le phénomène est d'autant plus remarquable que les flèches

1. Voir volume, *côtes Gasconnes*, chapitres : LA NOUVELLE, GRUISSAN, MAGUELONNE.

sablonneuses rattachant Giens à la terre ferme sont, toutes deux, battues par la mer et renferment, au milieu d'elles, une lagune aménagée en marais salants.

Évidemment, Giens, à l'origine, était une île. Sa contexture rocheuse tranche sur les dunes qui l'ont envahie, et qui, dans les profondeurs marines, ont trouvé la première base nécessaire à leur accroissement. Dès lors, avec lenteur, mais sûrement, le travail a continué et, depuis bien longtemps, la lagune intérieure, nommée étang des *Peschiers* ou des *Pesquiers* (des *Pêcheurs*), serait desséchée par simple évaporation, si l'homme n'avait trouvé avantage à la conserver pour en faire un grand réservoir de sel.

La meilleure preuve qu'elle n'eût pas résisté à une dessiccation complète, c'est que, d'une part, les flèches sablonneuses, constamment tassées sous l'effort de la mer, présentent au flot une concavité appréciable, et que, d'autre part, il a fallu ménager au marais un *grau* d'alimentation[1], sans lequel elle fût passée à l'état bourbeux, précédant une transformation complète.

Dernière preuve : les deux langues de sable sont de largeur et de longueur inégales. Celle de l'est, mesurant environ 5 kilomètres, présente 200 mètres au moins dans sa plus petite largeur. On l'appelle l'*Accapte* et elle eût pu être assez fertile, car la terre de bruyère y entre pour élément principal; mais, pendant longtemps, cette terre fut vendue comme amendement du sol des villas du littoral. Le résultat n'a pu que produire une aridité presque absolue[2].

La seconde flèche, tournée à l'occident, est appelée *isthme de Giens*. Elle n'atteint pas 4 kilomètres de longueur et sa plus grande largeur ne dépasse pas 60 mètres; on pourrait même avancer qu'elle est toujours en formation, chose facile à comprendre, quand on songe aux grands fonds existant à peu de distance de la côte. Par les gros temps, l'agitation de la mer y est si violente que le cap sud-ouest de la presqu'île en a pris le nom caractéristique d'*Escampebariou*, c'est-à-dire *Vide-Baril*, ratifié par tous les marins de la région.

L'ancienne île de Giens présente un sommet culminant, atteignant 121 mètres; on l'a couronné par un sémaphore. Autrefois, un château dominait le bourg, habité surtout par des pêcheurs. La fondation de ce château remontait peut-être à l'année 1284, époque où Charles II, comte de Provence, donna à Ortolan, son médecin, les terres « appelées Giens ». Au quinzième siècle, le même nom apparaît dans les titres : Foulques et Hugues Ottabon

1. Du mot *Gradus*, passage. Cette expression est surtout employée dans tout le Languedoc; voir, cinquième volume, les chapitres : GRUISSAN, LEUCATE, LA FRANQUI, FRONTIGNAN.

2. *Hyères ancien et moderne.*

sont qualifiés de « seigneurs de l'*île* de Giens. » Cette désignation, représentant le territoire comme étant encore insulaire, venait évidemment d'une réminiscence du passé, car la formation des deux isthmes devait être commencée depuis plusieurs siècles.

Un moment, Giens fut sur le point de prendre une importance bien inattendue. Hyères avait beaucoup souffert pendant la Ligue; Henri IV reçut



Presqu'île de Giens. — Embarcadère pour Porquerolles. — Au fond l'île Roubaud. — Le fort.

un mémoire signé par de Comans, gentilhomme de sa chambre, qui, se présentant comme « propriétaire de l'étang des Pesquiers et des terres qui y étaient jointes », affirmait au roi le désir des habitants de la ville trop éprouvée, de transférer leur demeure « au mont Gien », où il serait possible d'établir promptement une cité nouvelle, commandant en grande partie la route maritime de la Provence, du Languedoc et, par conséquent, de l'Italie et de l'Espagne.

Le souverain accueillit la proposition, « avantageuse pour l'État »; un commencement d'exécution eut même lieu (1608), mais les Hyérois, se ravisant, pétitionnèrent pour que leur exode s'arrêtât. La mort de Henri IV, sur-

venue en 1610, y eût, en tout cas, apporté obstacle, le royaume retombant dans l'anarchie d'où la main ferme du malheureux roi l'avait tiré.

Quelle eût été pour les habitants d'Hyères le résultat de la translation de leurs pénates? Il serait difficile, sinon oiseux, de le conjecturer.

La ville d'Hyères est depuis longtemps en possession d'une renommée qu'elle ne semble pas près de perdre et qui lui suffit amplement.

Quant à Giens, son nom brilla de nouveau un moment, de par la faveur de Louis XIV, érigeant (octobre 1691) « la terre, la montagne et la petite île de Roubaud (située au sud-est de Giens) en marquisat de Pontevès-Giens. » Ce titre était porté en 1756 par un de nos officiers de marine.

Aujourd'hui, Giens, section du territoire d'Hyères et dépendant de l'administration municipale de cette ville, ne paraît pas destiné à sortir de sa tranquillité.

Des pins l'ombragent, le sol, très tourmenté et formant vers la pleine mer une ligne de 7 kilomètres de longueur, sur un kilomètre environ de largeur, présente des roches alternant avec le sable.

L'exploitation des salines de l'étang des *Pesquiers* reste, avec la pêche, la plus claire ressource deshabitants.

Une madrague est installée à Giens; mais, depuis quelque temps, elle donne peu de résultats : le contraire serait surprenant, quand on a vu les massacres effroyables, inconsidérément faits dans les « bancs » de poissons.

Une remarque essentielle, indiquant un changement d'habitudes : elle nous est fournie par *la Statistique des pêches maritimes*, que publie le Ministère de la marine.

« Dans le syndicat d'Hyères, le nombre des bateaux armés, ainsi que le nombre d'hommes embarqués pour la pêche a sensiblement diminué. Cette diminution porte surtout sur les marins de la presqu'île de Giens, qui, presque tous propriétaires d'une parcelle de terrain, abandonnent leurs bateaux pour aller travailler la terre ou bien se font admettre dans l'arsenal de la marine. »

La première affirmation mérite une attention spéciale, car, le jour où les travaux agricoles auront conquis la population de la contrée, cette dernière y gagnera, non seulement de changer d'aspect, mais de croître en richesse durable et n'ayant rien à craindre des caprices de la mode, trop souvent maîtresse des destinées de nos stations hivernales.

CHAPITRE XXIV

HYÈRES

Ainsi que l'exigeait notre itinéraire, nous avons d'abord visité Giens, dont le sol a formé, par son relief, la côte sud-orientale de la rade connue



Armes d'Hyères. — Saint Louis débarque au retour de la Palestine (1254).

sous son nom. Mais ce n'est pas par ce point qu'il faut se diriger vers Hyères, si l'on veut prendre, tout de suite, une favorable idée de la ville.

Les dunes, les marais avec leur végétation triste et maigre, une sorte de

lande, tel est le paysage encadré, d'un côté, par les eaux pesantes, souvent noirâtres, de *l'étang des Pesquiers;* de l'autre, par les flots bleus de la rade hyéroise.

On doit arriver par la route de Carqueiranne, route aux enchantements multiples, si l'on veut comprendre la faveur attachée à la vieille ville.

On doit, enfin, ne pas oublier que le territoire d'Hyères est extrêmement étendu, qu'il renferme plusieurs subdivisions et, dès lors, contient des parties d'où le pittoresque et le charme du paysage sont absents.

Mais, nous avons franchi l'ennuyeuse barrière et tout a changé aussitôt. La ville neuve s'étend chaque jour, les riches habitations s'y multiplient, à l'abri d'une chaîne de montagnes qui arrête le premier effort des vents.

Non, pourtant, qu'il ne lui faille compter avec le fléau si acharné (affirme Mme de Sévigné) contre les vitres des fenêtres de la façade nord du château de Grignan, que l'on avait fini par ne plus les remplacer. Ce vrai fléau, le mistral, n'est pas sans visiter Hyères dans sa course furibonde, mais la ville possède bon nombre de « cagnards », où les rafales glacées ne sauraient pénétrer. Sa réputation n'en est donc pas atteinte et les malades qui viennent y chercher la santé ne sont pas trompés dans leur espoir.

Facilement, on pourrait se croire transporté en Algérie. De toute part, des palmiers élevés, robustes, superbes, étalent leurs branches immenses. Ils sont si nombreux et forment de si belles plantations qu'un riche propriétaire s'était mis dans l'esprit de faire appeler la ville, devenue sa résidence hivernale, Hyères-les-Palmiers.

En elle-même, la proposition n'était pas dénuée de poésie; mais quel besoin de modifier un nom antique? Les palmiers ne sont pas indigènes à Hyères et, en partant d'un tel principe, il n'y aurait aucune raison pour ne pas modifier cent autres appellations, maintenant qu'une végétation exotique s'est implantée, très prospère, sur tout le littoral méditerranéen, grâce aux sages sacrifices des municipalités et des colons.

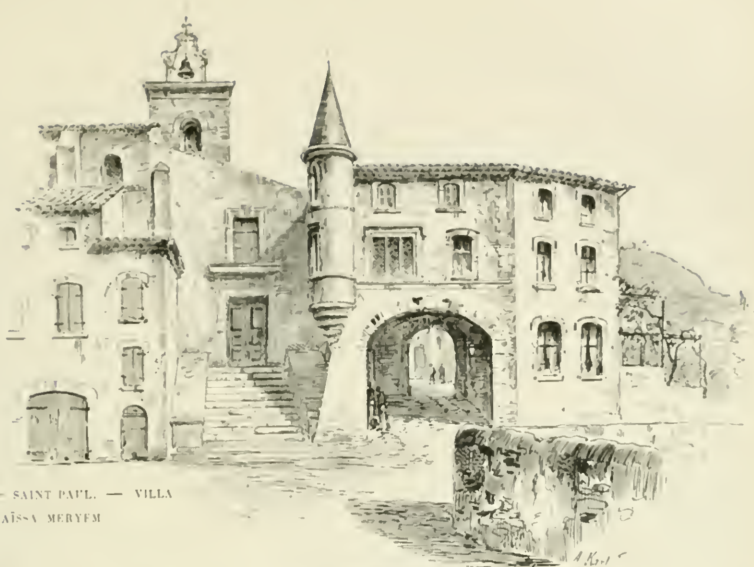
Tout aussi bien, et avec justice, eût-on pu faire cet honneur à l'oranger, qui commença, il y a plusieurs siècles, la renommée d'Hyères.

Nous ne jouissons pas moins pleinement de la vue de ces beaux arbres et nous remarquons plus d'une charmante villa ombragée par leur cime majestueuse.

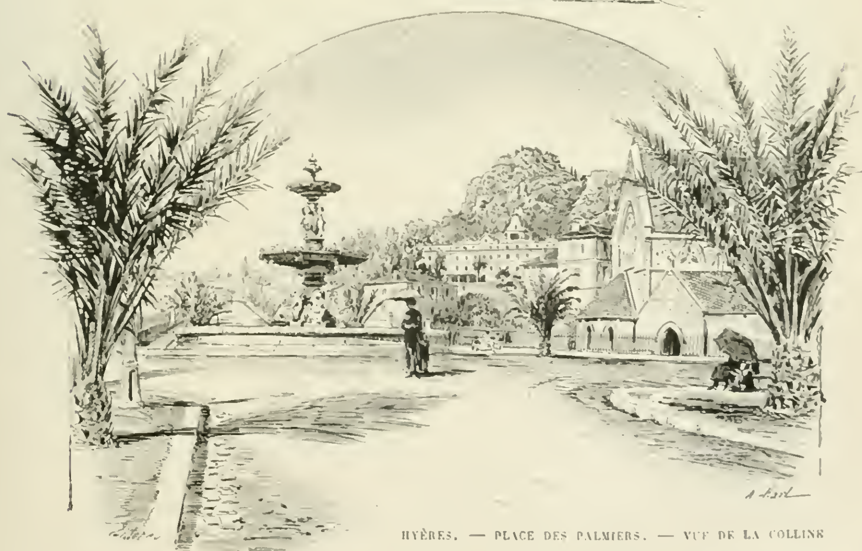
Mais rien ne vaut, à Hyères, le panorama découvert du sommet où s'élevait le vieux château, maintenant en ruines.

Sous sa protection, les maisons de la ville antique avaient occupé le moindre pli des pentes, si durement inclinées, qui y conduisent.

La fatigue, à la vérité, est très amplement compensée!



HYÈRES. — SAINT PAUL. — VILLA AÏSSA MERYEM



HYÈRES. — PLACE DES PALMIERS. — VUE DE LA COLLINE OU SE TROUVENT LES RUINES

Gravissons des rues en lacets ou en escaliers, bien venus, ceux-ci. En peu de temps, une première surprise. Nous sommes sur l'esplanade de l'ancienne paroisse Saint-Paul, vieil édifice d'architecture disparate et dont quelques parties peuvent remonter au onzième siècle. Mais, on vient moins pour voir l'église que pour pénétrer ses regards du tableau déroulé sur un vaste horizon : la ville ancienne, avec ses ruelles, ses contours, ses coins d'ombre et de soleil; la ville nouvelle, orgueilleuse de la richesse de ses habitations, de l'admirable verdure qui l'entoure, et, plus loin, vers l'orient ou vers l'occident, la flottante vapeur bleue, empruntant sa couleur exquise à la Méditerranée.

Si, déjà, cette première toile est admirable, que dire de celle offerte par la position des ruines de l'ancienne forteresse!

Tout entière, la ville s'incline au second plan. Sur les pentes raides, les maisons se font humbles, petites; on ne distingue plus les mauvais sentiers qu'il a fallu franchir. Seules, les ruines conservent un reflet de leur grandeur d'autrefois et ne veulent pas céder entièrement à l'action du temps. Mutilées, croulantes, elles restent fières encore, ne permettant qu'aux nuages de s'interposer entre elles et les profondeurs du ciel.

Les distances n'existent plus. La mer brille au pied de la montagne, navires et barques de pêche la sillonnent, tandis que, de chaque bouquet d'arbres du rivage, s'échappe une nuance nouvelle ou un chaud parfum.

La mer fuit; nous nous sommes tournés vers la terre et sa poésie nous attache. Une vallée sauvage s'étend au fond d'un amphithéâtre montagneux, où les champs fertiles, cultivés, succèdent à des touffes de bruyères: des maisons de plaisance, des fermes éparpillées se terrent sous les oliviers et, serpentant au milieu des constructions, les vieilles murailles déjetées laissent tomber, ici une pierre, là un bloc entier, mêlant leur masse grise au feuillage des jardins qu'elles protégeaient, aux murailles modernes qui s'appuyaient, confiantes, sur leur force.

Plusieurs tours démantelées, quelques voûtes, les débris d'un réservoir, l'amorce d'une galerie souterraine, constituent ce qui reste du donjon, où tous les souverains de passage à Hyères (ils furent nombreux) ont habité.

Ce que la main de l'homme n'a pu détruire : le paysage dont ces ruines sont environnées, leur garde une véritable grandeur, et la ville perdra de son aspect pittoresque, quand les dernières pierres rouleront dans l'herbe, au fond de la vallée.

Nous le savons, Hyères a été la plus anciennement appréciée des stations hivernales du rivage de Provence. L'annexion du comté de Nice et la création

de nouveaux centres, partout sur la côte, ont peut-être influé sur sa renommée, son climat n'en présente pas moins une moyenne de température préférable à celle de ses rivales; il a, de plus, une influence moins excitante, et très favorable, par suite, sur l'organisme affaibli des malades. L'éloignement de la mer[1] lui assure cette propriété, précieuse dans certains cas où les poumons sont gravement atteints.

Toutefois, il ne faudrait pas prendre à la lettre les exagérations qui ont cours sur le climat « médical » de notre littoral méditerranéen. Nulle des stations choisies, Hyères pas plus que les autres, n'est à l'abri de variations de température quotidiennes, d'un hiver rigoureux et de vents difficilement supportables. Mais, une chose hors de conteste, c'est le peu de durée des phénomènes météorologiques fâcheux et l'ensemble des belles journées, qui font de l'antique ville un refuge comptant à son actif grand nombre de guérisons radicales.

En résumant les choses au point de vue de la réalité, ainsi que d'observations très sérieuses, très suivies[2], il ne faut pas envoyer un malade dans le Midi, quand la première période de son état est passée, ou que la seconde est déjà avancée. Le mal doit être pris au début (constatation rationnelle), alors on peut espérer un heureux résultat.

Hyères, sous ce rapport, a fait ses preuves. En douterait-on? Sa végétation splendide confondrait les incrédules. Le jardin d'acclimatation hyérois possède de merveilleux spécimens de plantes des pays chauds, croissant en pleine terre comme dans leur pays natal. M. Léonce de Lavergne a eu mille fois raison, lorsqu'il a écrit, dans son *Mémoire sur l'économie rurale de la France* :

> « Le département du Var est bien supérieur, comme culture, aux Bouches-du-Rhône. La richesse n'y est pas encore très grande, à cause des montagnes qui couvrent la moitié du sol, mais les vallées et la côte sont incomparables; on va chercher bien loin, à Nice, à Gênes, à Naples et jusqu'en Sicile un climat et des sites qui ne valent pas toujours ceux de cette région bienheureuse. »

Nous penserons plus d'une fois à ces paroles, lorsque, tout à l'heure, nous explorerons le curieux et si peu connu *Pays des Maures*.

Nous les trouvons pleinement justifiées pour ce qui concerne la campagne hyéroise, jardin embaumé où poussent, à profusion, les fruits et les fleurs rares.

1. 4 kilomètres environ.
2. Sur une question intéressant si profondément tant de familles, nous ne pouvons mieux faire que de conseiller la lecture du chapitre VI d'*Hyères ancien et moderne*. M. le docteur Chassinat y a fait preuve d'autant de cœur que de talent.

Cette fertilité, cette richesse du sol, un canal d'irrigation, le *Real* ou plutôt le *Béal* (forme du mot *Méal*) les a produites.

Il a son point d'alimentation dans *le Gapeau*, sur *la Castille*, dépendant du territoire de Solliès[1] et il fut creusé de 1459 à 1486.

Les travaux durèrent aussi longtemps, non que l'entreprise offrit des difficultés exceptionnelles, mais le *Sénat* (municipalité) d'Hyères montrait peu de bienveillance envers les promoteurs de l'utile entreprise, les frères Rodulph de Limans, ingénieurs militaires, et Jean Natte, ingénieur civil.

Les braves gens dont se composait le Senat ne pouvaient s'imaginer



Hyères. — Le temple anglican.

qu'un tel projet eût aucune chance de succès.

« Amener *de si loin* les eaux du *Gapeau* pour en arroser les terres et, surtout, pour faire tourner des moulins, en vérité, la chose ne pouvait réussir! »

L'étrange délibération n'abattit pas, fort heureusement, l'énergie des ingénieurs, qui en appelèrent au roi et en furent écoutés.

Sur ordre royal, un nouveau Conseil fut convoqué; il délibéra et décida enfin qu'on pouvait autoriser la construction du canal, puis fournir des fonds pour son exécution; *mais* à condition qu'ils ne seraient versés qu'une fois l'eau de ce canal entrée dans la ville.

1. Ce point d'alimentation est à 8 kilomètres d'Hyères.

On devine là une sage prudence pour l'emploi des deniers communs, mais il faut lire le procès-verbal du conseil, si l'on veut avoir le fin mot de la restriction. Les très sages membres du Sénat agissaient de la sorte, car... « ... *bien assuré étant le Conseil*, dit la délibération, *que la Communauté ne payerait jamais rien, parce que l'eau ne viendrait jamais!* »

Voilà un procès-verbal qui, s'il fut mis sous les yeux des concessionnaires, dut singulièrement fortifier leur courage!

Par bonheur pour la ville d'Hyères, le docte Sénat se trompa dans ses calculs. L'eau du Gapeau arriva chez elle avec assez d'abondance pour qu'elle en pût faire profiter même les cultivateurs de sa vallée.

Amélioré et refait en quelque sorte, le *Béal* a vivifié le pays, mais la région inférieure du Gapeau n'est pas sans se plaindre, encore aujourd'hui, de voir diminuer, par ce canal, les moyens d'irrigation dont elle dispose : le petit fleuve étant le seul des cours d'eau de la région qui ne reste pas à sec pendant l'été. Mais le mal n'est pas irrémédiable et on y remédiera certainement.

Hyères a souvent prétendu à une très ancienne origine. Les divergences relevées dans les auteurs anciens, comme aussi l'obscurité relative à la place occupée par *Olbia* et *Pomponiana*, les riches villes gréco-romaines, n'étaient pas faites pour élucider la question. Aujourd'hui, *Pomponiana* est découverte, ses ruines couvrent près de 50 000 mètres carrés de terrain de la plage de Carqueiranne et se mêlent aux ruines du couvent de Saint-Pierre-d'Almanarre[1].

Mais les ruines d'*Olbia* sont encore à découvrir sur un rivage où les ruines antiques abondent en si grand nombre que, partout, les archéologues sont portés à y voir des squelettes de ville, au lieu d'une succession de petits hameaux semblables à ceux d'aujourd'hui.

Pourtant, ce qui se passe de nos jours peut bien nous faire comprendre le passé. La beauté du pays séduisit les colons grecs et romains, comme elle séduit encore l'étranger. Il en résulta la construction de belles villas et de maisons des champs, sans, pour cela, que les centres urbains fussent multipliés à outrance.

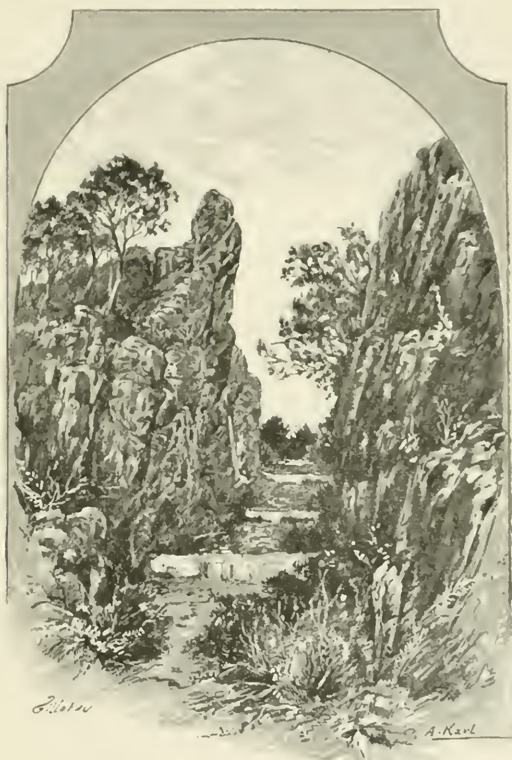
En ce qui concerne Hyères, les documents certains ne remontent pas au delà du dixième siècle; toutefois, son nom signifiant *aire*[2], en provençal, peut fort bien laisser supposer une occupation en rapport avec sa force militaire. On comprend facilement que la colline, haute de plus de 200 mètres, sur laquelle

1. Encore un nom sarrasin; il signifie littéralement le *fanal* ou *phare* : *Al Manar*.

2. *Hiéros*, *Ahires*, *Areis*, *Eras*, *Areæ*, *Castrum Arœrarum* sont, avec différents autres, quelques-unes des formes du nom de la ville.

s'élevait la ville, offrait un excellent refuge, avant l'emploi de l'artillerie.

En 970, selon l'opinion générale, un fief immense, comprenant le littoral, depuis Fos (près l'étang de Berre)[1], avec Marseille, jusqu'à Hyères, fut donné à Pons, par son frère, comte de Provence et roi d'Arles. Ensuite, il faut arriver à 1057 pour trouver une autre mention de la ville. La première croisade entraîna à la suite de Raymond de Saint-Gilles, comte de Toulouse[2], *quatre compagnies de soldats levés sur le territoire hyérois*. En 1144, un citoyen marseillais, Bertin, obtint du seigneur de Fos la permission de naviguer « aux îles d'Hyères ». Vers cette époque et, qui sait? grâce aux relations plus suivies avec Marseille, la ville essaya de se constituer en Communauté libre, sous le patronage de cette marraine puissante. Les difficultés ne purent être vaincues; mais, tout à coup, les choses changèrent et, après cent trente-quatre années de possession, les descendants des seigneurs de Fos jugèrent avantageux de vendre à Marseille « les seigneuries et château d'Hyères, pour la somme de vingt-trois mille sols royaux ». (1215 ou 1217.)


Hyères. — Chemin conduisant aux ruines du château.

Avant cette époque, le château avait eu à subir une prise de pos-

1. Voir volume, *côtes Languedociennes*.
2. Voir volume, *côtes Languedociennes*.

session par les troupes du comte de Provence et de Forcalquier, possession obtenue par trahison; mais Amelin de Fos, celui qui fut appelé *le Grand Marquis*, délivra la ville.

Probablement y eut-il plusieurs cessions ou rachats; du moins nous voyons la maison de Fos, héritière directe d'Amelin, vouloir garder le fief d'Hyères contre Charles d'Anjou, qui cherchait à s'en emparer. Bravement, les habitants fermèrent les portes de la ville et Charles se vit réduit à en faire le siège. Mais de sages négociateurs s'interposèrent. Leur entremise fut heureuse pour tous les adversaires.

Charles entra en possession d'une place forte, qui assurait sa domination sur le littoral de Provence. Les héritiers de Fos reçurent vingt-deux villes ou villages, dont le gouvernement ne les exposait plus aux entreprises de leur puissant suzerain. Le traité fut signé le 15 octobre 1257, à Tarascon; il y avait cinq mois que durait le siège.

Sans doute, les anciens seigneurs d'Hyères crurent avoir fait un échange avantageux, car ils se dévouèrent à la maison d'Anjou, qui les investit de sa confiance; trente ans après la signature de la paix, on voit Philippe de Lavena, fils puîné du vicomte de Fos, nommé gouverneur de Provence.

Entre l'époque où Charles d'Anjou, époux de Béatrix (fille du dernier comte de Provence), voulait étendre sa domination sur Hyères et celle où la ville lui fut concédée, un événement mémorable avait mis en généreux émoi tous les habitants.

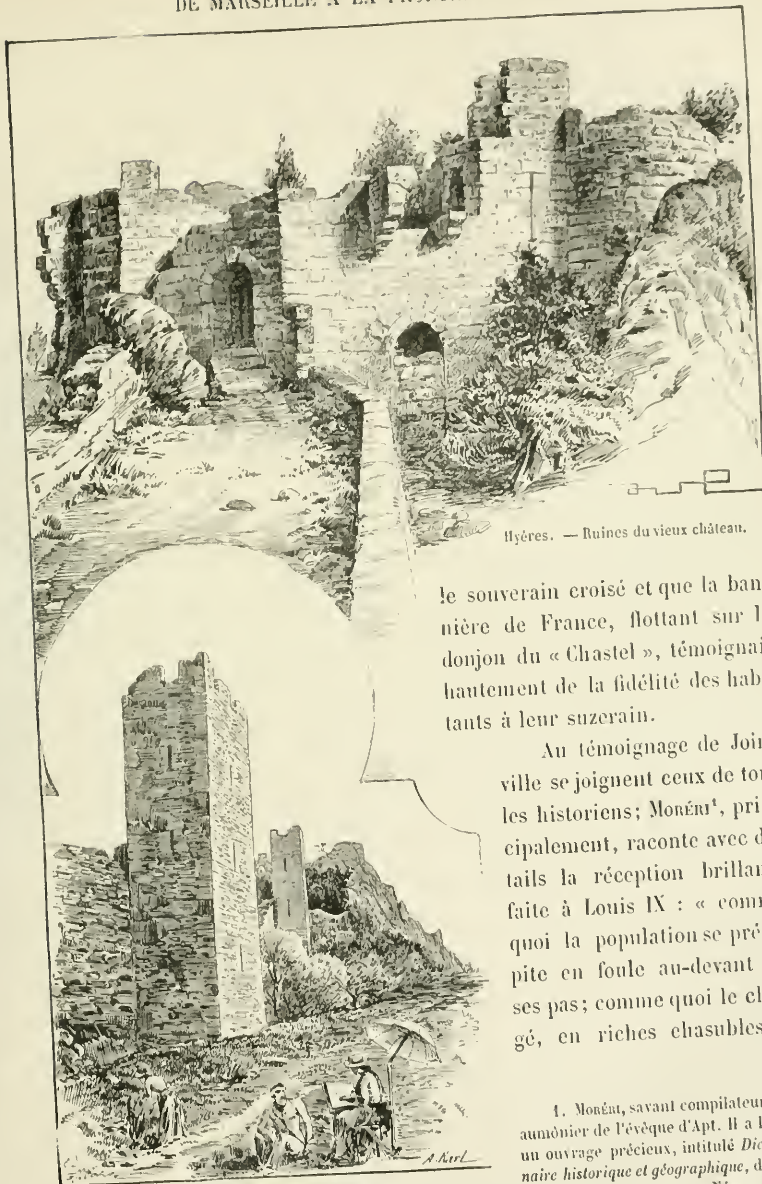
On était au 12 juillet 1254, quand, en vue de la ville, parut une flotte bien maltraitée par la tempête. Depuis deux mois et demi elle tenait la mer et, de quatorze bâtiments qui la composaient, il y en avait un surtout de la plus pauvre apparence. Celui-là pourtant avait à son bord le roi Louis IX, sa femme, Marguerite de Provence, et ses trois enfants, revenant d'une première croisade infructueuse.

Personne n'a pu lire sans émotion le passage des mémoires de Joinville donnant des détails sur la traversée et l'arrivée du roi « au port d'Yères, devant le Chastel ».

Saint Louis, n'ayant jamais voulu consentir à abandonner ses soldats, venait de subir la plus rude des navigations et se préparait à la continuer, car il entendait aborder à Aigues-Mortes, sa création, sa ville bien-aimée[1].

Joinville, néanmoins, parvint à lui faire abandonner ce projet, mais seulement pour cette raison que, déjà, les Hyérois saluaient de leurs acclamations

1. Pour tout ce qui concerne la création du port d'Aigues-Mortes, voir le volume du *Littoral de la France, côtes Languedociennes*.



Hyères. — Ruines du vieux château.

le souverain croisé et que la bannière de France, flottant sur le donjon du « Chastel », témoignait hautement de la fidélité des habitants à leur suzerain.

Au témoignage de Joinville se joignent ceux de tous les historiens; Moréri[1], principalement, raconte avec détails la réception brillante faite à Louis IX : « comme quoi la population se précipite en foule au-devant de ses pas; comme quoi le clergé, en riches chasubles et

1. Moréri, savant compilateur, fut aumônier de l'évêque d'Apt. Il a laissé un ouvrage précieux, intitulé *Dictionnaire historique et géographique*, depuis refondu et complété, mais qui reste un monument de génie auquel on a toujours recours. Né en 1643, à Bargemont, arrondissement de Draguignan, il mourut, malheureusement très jeune encore, en 1680

robes de prix, crut devoir marcher à sa rencontre, lui offrant place sous le dais; comme quoi le saint monarque refuse en disant : *Pareils honneurs 'adressent au seul Dieu en cet univers.* »

Louis se plut beaucoup à Hyères, où il séjourna pendant quelques jours.

Le procès des Templiers eut un grand retentissement dans la ville qu'ils avaient aidée à prospérer qu'ils avaient embellie de monuments[1], et où ils étaient alors au nombre de huit. Leur installation datait du règne de Raymond-Bérenger III, qui leur avait donné la vallée de Sauvebonne.

Reconnaissants des bienfaits reçus, les Hyérois ne tourmentèrent pas les chevaliers, qui jouirent en paix de la protection de Robert, comte de Provence, petit-fils de Charles d'Anjou.

Une longue lacune suit dans les documents historiques, et il faut arriver au règne de Jeanne Ière pour retrouver le nom de la ville. En 1353, la reine céda le château d'Hyères à Guillaume Roger, comte de Beaufort, père de Raymond de Turenne, qui fut surnommé *le Fléau de la Provence*, à cause des maux dont il accabla ce pays; mais, soit que cette vente pesât à Jeanne, soit que les remontrances de ses sujets l'eussent éclairée sur une pareille faute politique, le château revint, en 1357, sous son obéissance. Les Hyérois prouvant, une fois de plus, leur gratitude, ne manquèrent pas de prendre le parti de la reine et de son second mari, lors des guerres que ces princes eurent à soutenir.

Ce ne fut pas la seule aliénation que fit Jeanne au domaine comtal. Une immense forêt, autrefois étendue d'Hyères jusque par delà Fréjus, et connue sous le nom de *Forêt des Maures*, fut partagée entre les habitants de la contrée. Moyennant une redevance de quinze ducats d'or, la reine-comtesse s'interdit le droit de récolter « le vermillon », c'est-à-dire l'insecte appelé *kermès*, alors abondant et recherché sur les chênes peuplant la futaie. Nous retrouverons bientôt cette forêt en continuant notre route, et nous pourrons juger du superbe don fait par Jeanne à ses sujets.

Le roi René eut beaucoup d'affection pour Hyères et en fut également aimé; il y vint plusieurs fois et y habita souvent chez le « seigneur de Clapiers » (un ancêtre de Vauvenargues). Il confirma les munificences de Jeanne, les augmenta même et, quand il mourut, il voulut laisser sa veuve en possession de la « traite du sel » à Hyères, comme sur le littoral entier de la Provence.

1. L'Hôtel de ville actuel a été aménagé dans une ancienne église bâtie par les Templiers

S'il est vrai que les peuples heureux n'ont pas d'histoire, les Hyérois durent jouir d'un grand calme pendant plusieurs règnes, puisqu'il faut arriver à François I[er] pour en entendre de nouveau parler ; mais, alors, la désolation est chez eux. Le connétable de Bourbon, traître à sa patrie, enlève le château d'Hyères pour le compte de Charles-Quint ; puis, lorsque le roi de France est rentré en possession de la forteresse, ce sont « les Sarrasins », c'est-à-dire les pirates des États Barbaresques, qui ruinent le pays.

Des plaintes s'élèvent de toute part ; François I[er] les entend. Il vient à Hyères (1531) et ordonne qu'une citadelle soit construite à Porquerolles, la plus occidentale des îles de la rade ; en même temps il crée, sous le titre de *marquisat des Iles d'Or*, un fief qu'il donne à Bertrand d'Ornesan, baron de Saint-Blancard, sous condition de la défense des côtes.

Henri II confirme cette création et accorde aux Hyérois plusieurs privilèges. Un peu plus tard, Charles IX visite la ville et y reste cinq jours entiers. « On avait planté sur le lieu de son passage, dès la veille seulement de son arrivée, deux rangs d'orangers couverts de fruits, en sorte qu'on pouvait penser que les habitants laissaient croître ainsi ces arbres sur la route. »

Cette flatterie enchanta le souverain qui, d'ailleurs, trouva dans les jardins de la ville plusieurs autres orangers remarquables ; il voulut mesurer l'un d'eux, mais les dimensions du tronc en étaient énormes, et il se contenta d'y faire graver l'inscription suivante : *Caroli regis amplexu glorior.*

Petite vanité, à coup sûr bien glorieuse pour le bel arbre !

Charles n'était pas seul : sa mère l'accompagnait ; « esmerveillée », elle demanda qu'une « maison royale entourée de jardins » lui fût bâtie dans ce pays enchanteur. Les terribles événements politiques qui suivirent le voyage de Charles empêchèrent la réalisation du projet. Passons rapidement sur les conséquences des guerres de la Ligue pour Hyères. Prise, reprise, la pauvre ville était un monceau de ruines quand, en 1596, elle revint sous l'obéissance de Henri IV, mais pour voir son château démantelé.

Les circonstances exigeaient ce sacrifice ; il ne fallait pas que la place pût redevenir jamais un asile pour les ennemis du roi. D'ailleurs Henri fit preuve de bonté envers les habitants ; il leur abandonna pour dix années les revenus qu'il tirait de la ville et écouta *la proposition* qu'on lui faisait de transférer la cité dans la presqu'île de Giens ; on commença même le creusement d'un port, et les revenus des salines hyéroises devaient être affectés pendant six ans à ces travaux. La mort du roi mit fin à l'entreprise, que les habitants jugeaient, alors, devoir être désastreuse pour eux.

Un moment (1640), le cardinal de Richelieu songea à Hyères pour établir,

sur sa côte, une suite de fortifications destinées à compléter la défense du littoral et de Toulon.

Louis XIV, aussi, pensa à continuer, sinon à développer ce système de défense ; mais il fallait beaucoup d'argent : les États de Provence ne purent ou ne voulurent pas donner tous les subsides qu'on leur demandait, et le roi oublia bientôt la ville qui, lors de son voyage (1660), lui « avait tant plu, à cause de la douceur de son climat, de la beauté de ses campagnes et de la bonne odeur de ses orangers ».

La conséquence de cet abandon fut l'occupation d'Hyères par les armées anglo-hollandaises, lors du siège de Toulon (1707). Les ennemis voulurent se signaler par une foule d'exactions et y réussirent complètement, jusqu'au jour où, enfin, ils furent chassés.

Plus d'une autre tourmente politique devait s'appesantir sur Hyères; mais, il nous suffit de savoir qu'au travers de ces alternatives, la ville, réputée pour son climat, prenait de plus en plus d'importance, comme station hivernale et sanitaire, que de grands progrès ont été accomplis dans la culture de son territoire, et que son extension, motivée par la beauté des sites de sa campagne, est toujours en progrès.

Puis, et surtout, que sa position, c'est-à-dire celle de sa rade, en fait un précieux auxiliaire pour l'instruction de notre flotte, de même que pour la défense du littoral de Provence.

Certainement, plus d'une amélioration est encore à réaliser dans la ville, qui n'a pas, peut-être, fait tout le possible pour assurer sa vogue près des colons des rivages provençaux. Mais il faut beaucoup espérer du temps. Hyères est pourvue de trop d'avantages pour ne pas finir par en tirer le parti le meilleur.

Le seul monument d'Hyères est l'église, placée sous le vocable de Saint-Louis. C'est une ancienne chapelle de Cordeliers, datant du douzième siècle, mais elle a été mal restaurée; néanmoins, elle méritait bien d'être placée sous la protection de la commission des monuments historiques.

Plusieurs constructions gothiques et de la Renaissance existent encore, elles ne sont pas d'un grand intérêt; avec raison, on s'occupe davantage de la maison où naquit l'admirable évêque de Clermont, le grand orateur, le prêtre doux, bon, charitable, qui pratiqua toutes les vertus et fit bénir son nom.

Massillon (Jean-Baptiste) était né à Hyères en 1663, et raconter sa vie si belle serait vraiment superflu. Qui donc l'ignore? Qui donc n'a au moins feuilleté ces modèles d'éloquence tour à tour persuasive, insinuante, harmonieuse, pathétique et transportant l'esprit comme elle séduit le cœur.

Le *Petit Carême*, le sermon sur l'*Aumône*, les *Panégyriques des saints*, le sermon sur le *Petit nombre des Élus*, les *Paraphrases des Psaumes*, les *Oraisons funèbres,* et surtout celle prononcée sur Louis XIV, préserveront toujours de l'oubli le génie de Massillon[1], si bien traduit par le titre de : *Racine de la chaire*, qu'on lui a décerné.

Hyères n'a pas encore élevé une statue à son illustre fils. Un buste lui a



Hyères. — Vue générale de la plaine, prise au-dessus de la vieille ville.

semblé suffisant, et elle l'a placé sur le marché ! Cette indifférence paraît d'autant plus incompréhensible que Charles d'Anjou, le souverain dont, en somme, la Provence eut peu à se louer, est représenté en pied sur la Place Royale, longue terrasse ornée de fontaines et plantée de beaux arbres, où, primitivement, le buste de Massillon était lui-même érigé !

Voilà une contradiction que la ville, nous l'espérons, ne voudra pas laisser bien longtemps encore subsister.

1. M. l'abbé DANIEL, de Toulon, arrière-neveu de Massillon, a fait paraître une brochure très substantielle sur le grand orateur : *Grandes dates et principales époques de la vie de Massillon.*

Après le grand nom de Massillon, ceux des autres Hyérois qu'enregistrent les annalistes paraîtraient bien pâles ; presque tous appartiennent à l'Église.

Nous ne quitterons pas Hyères sans avoir, de nouveau, parcouru ses magnifiques jardins, en tout temps si célèbres et qui appelèrent plus d'une fois la sollicitude des comtes de Provence, témoin l'empereur Frédéric II, y faisant importer, en 1230, « la canne à sucre et le poivrier », mais, sous cette dernière appellation, on devait, selon toutes probabilités, classer le câprier.

Aujourd'hui, beaucoup d'orangers ont péri, sous l'influence d'une maladie qui n'est pas sans présenter quelque analogie avec les ravages du phylloxera sur la vigne. Cette dernière est en voie de reconstitution, mais elle sera longtemps avant de donner des produits comme jadis.

L'olivier reste la grande culture du pays ; le figuier est, lui aussi, une source de revenus appréciables ; le mûrier, dont on fait remonter l'introduction au roi René, fournit de belles plantations ; mais deux choses dominent à Hyères, les produits maraîchers et les produits horticoles. On ne saurait mieux tirer parti de la terre ; les légumes frais de primeur, ainsi que les fruits sont maintenant expédiés partout, même à Paris. Les fleurs, les végétaux exotiques, avec les graines ou plantes qui en résultent, donnent lieu à d'actives transactions.

En un mot, si la vie industrielle est à peu près éteinte dans la cité d'Hyères, la vie agricole se développe chaque jour et il en résulte un grand bien pour la contrée entière.

Une partie de la campagne, vers Giens, appelle de grands travaux ; mais souvenons-nous du progrès journalier signalé par le Ministère de la Marine, de ces pêcheurs abandonnant la mer, peu rémunératrice de leurs peines, pour la terre, dont « presque tous possèdent une parcelle ». Ils la dédaignèrent longtemps ; mais, maintenant, ils la cultivent avec soin, sachant bien y rencontrer le prix de leur labeur.

Hyères y gagne déjà ; et continuera de faire progresser l'assainissement de son territoire tout entier, avant peu converti en un sol des plus fertiles. Nulle ombre, alors, ne s'interposera entre la beauté de sa campagne et la beauté des flots qui lui composent une si éclatante ceinture.

CHAPITRE XXV

LA RADE ET LES ILES D'HYÈRES. — LA LONDE. — BRÉGANÇON

En avant d'Hyères, et dans la direction ouest-sud-est, un arc de cercle se développe sur les proportions les plus majestueuses.

De Giens au cap Benat, le rivage n'offre pas de dentelures profondes et, seules, les pointes de *Léoube* et de *Brégançon* ont un relief accusé. De plus, comme la passe orientale s'ouvre, très vaste, vers la pleine mer, on y pourrait redouter les houles du large; mais des îles se rangent sur toute la ligne méridionale, elles reçoivent le premier effort des vagues et ne les laisse pénétrer que déjà fort amorties dans les eaux de la rade.

L'action de ce brise-lames naturel est rendue plus efficace encore par celle que l'amphithéâtre des collines hyéroises exerce sur les vents de la région.

L'immense bassin, dont l'étendue ne mesure pas moins de 150 kilomètres carrés, est ainsi maintenu dans un calme relatif, et comme le mouillage, sur un fond de sable vaseux parsemé d'herbes, donne une résistance excellente, comme toutes les diversités d'expositions y sont possibles, comme les plus grands des vaisseaux y peuvent jeter l'ancre avec autant de sûreté que les plus modestes barques, la rade d'Hyères mérite bien son renom nautique et remplira toujours désormais un rôle très important dans notre défense maritime.

Ce renom date de loin : il commença avec les croisades. Les pèlerins choisissaient Hyères de préférence pour point de départ ou de retour, et nous avons vu saint Louis, contraint par la tempête, y chercher un refuge, alors que le voyage à Aigues-Mortes était devenu impossible. C'est près des Salins que le roi aborda. Nos grands vaisseaux modernes ne le pourraient, car les profondeurs diminuent vers cette plage; mais, au treizième siècle, la marine

n'exigeait pas un aussi énorme tirant d'eau. Un plus grand inconvénient résultait du défaut d'éclairage des côtes; quelques naufrages célèbres en furent la conséquence.

Et, néanmoins, le golfe hyérois ne perdait rien de son importance aux yeux des marins, qui savaient combien il était favorable à l'établissement de croisières, ou comme refuge, en cas de tempête.

Les pirates barbaresques ne manquèrent pas d'essayer de s'implanter fortement aux îles, afin de pouvoir dominer la rade, et, chaque fois qu'une guerre a éclaté dans la Méditerranée, nos ennemis se sont d'abord ingéniés à assurer à leurs flottes un pareil mouillage.

Mais nous avons eu d'excellents marins qui, à leur tour, n'ont rien négligé pour faire prévaloir l'intérêt de nos flottes. Il en est résulté que la rade d'Hyères, tout en assurant la sécurité de nos vaisseaux, a vu redoubler son animation. Sans doute, elle attend toujours la création du grand port qui y avait été décidé par Louis XIV; probablement le creusera-t-on, enfin!

Nos escadres n'en viennent pas moins mouiller ou s'exercer sur ces belles eaux calmes, devenues l'annexe indispensable des eaux toulonnaises.

Elles font, en quelque sorte, partie du paysage et, si elles y ajoutent une note pittoresque, du pont de nos vaisseaux la vue se repose sur les plus charmantes variations de couleurs et d'aspects.

Montagnes boisées, sol accidenté, plages de sable ou couronnées par la frondaison de forêts de pins et de chênes, ciel azuré, mer bleue à reflets de lapis et d'améthystes, îles sauvages ou d'abords hospitaliers.

Que souhaiter encore et ne faut-il pas répéter ces paroles si vraies :

« .... La belle et vaste rade d'Hyères, entourée de ses îles comme un rang de cyclades, rappelle à l'imagination les golfes riants de la mer Égée, d'où quelques colonies grecques apportèrent autrefois en Provence les premiers germes de la civilisation[1]. »

L'imagination est ici aidée par les souvenirs classiques, les géographes anciens n'ayant pas manqué de décrire le golfe d'Hyères et ses îles, connues par eux sous le nom de *Stœchades*.

Seulement, depuis les temps historiques, cette partie du rivage provençal a subi, comme l'ensemble de nos plages, des changements importants, et les géographes modernes ne sont pas plus d'accord sur le nombre des *Stœchades* que sur le sens de leur appellation.

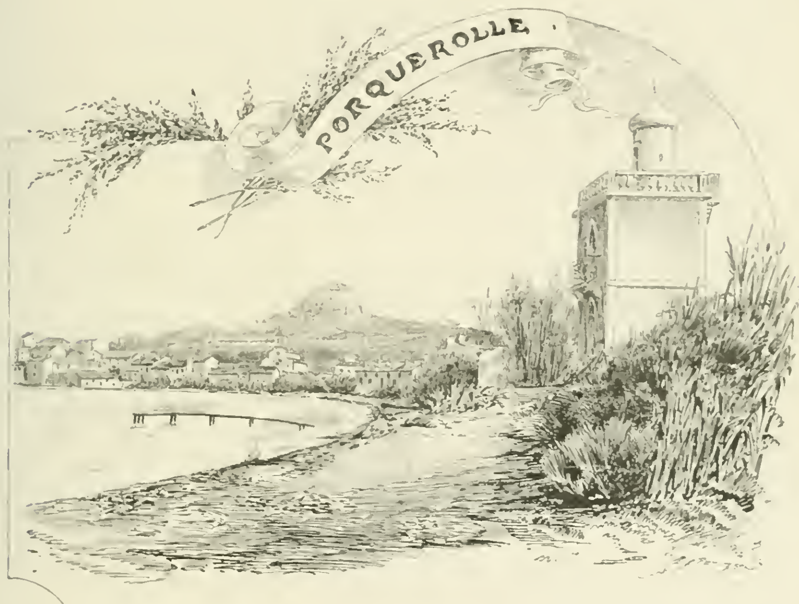
Vraisemblablement, cependant, il serait possible de mettre les textes d'accord, en faisant abstraction des changements géologiques survenus et en

1. MM Dufrénoy et Élie de Beaumont : *Explication de la carte géologique de France.*

classant parmi les îles *Giens* et le *cap Sepet*, pour ne citer que deux exemples[1].

Ne nous perdons pas davantage dans des digressions, au fond assez oiseuses pour notre but, et mettons, successivement, pied à terre sur chaque île.

Nous sommes partis d'Hyères et nous avons suivi l'*Accapte*, c'est-à-dire la route sablonneuse, semée de marais, qui longe le bord oriental de l'étang des *Pesquiers*.



Après un parcours de 5 kilomètres environ, nous arrivons devant la *Tour Fondue*, petite batterie abandonnée en temps de paix et faisant partie, comme son nom l'indique, de fortifications ruinées. La Tour Fondue est bâtie sur un écueil relié par un pont de bois à la terre ferme.

Le bateau qui nous conduit à PORQUEROLLES, la plus occidentale du groupe

1. « .... En général, les anciens désignaient les archipels sous trois noms différents qui rappelaient le dessin que ces îles faisaient à la surface de la mer. Lorsqu'elles étaient groupées en *cercle*, comme dans la mer Égée, on les nommait des *Cyclades*; lorsqu'elles étaient disséminées sans ordre et pour ainsi dire à la volée, comme le grain lancé à la main à la surface d'un champ, elles portaient le nom de *Sporades* (ou semence); lorsque, enfin, elles étaient disposées en chapelet, suivant une direction à peu près rectiligne, on les appelait des *Stœchades* (rangées). » M. LENTHÉRIC, *La Provence maritime*. Comme le savant écrivain, nous disons qu'aucune étymologie ne saurait être plus claire.

d'Hyères, passe devant l'île du *Grand Roubaud*, éclairée par un phare signalant *le Petit-Passage*, large de 2 kilomètres, profond d'au moins cinquante mètres et choisi par l'escadre pour pénétrer dans la rade.

Entre le *Grand Roubaud* et Giens existe une autre passe, mais elle atteint à peine une largeur de 1000 mètres, encore rétrécie par des écueils. Seuls les bateaux de pêche la traversent, encore le temps doit-il être beau.

Notre voyage n'est pas long; aidés par le vent soufflant de terre, nous ne ressentons pas, pendant plus de trois quarts d'heure, le choc des lames courtes, qui heurtent vivement et sans répit le fond du petit bateau pêcheur sur lequel nous sommes embarqués.

Bientôt le village principal de l'île, dominé par une citadelle, se déploie d'une manière tout engageante.

L'anse où nous abordons est très fréquentée pendant les coups de vent qui, soudainement, forcent les petits navires et les barques à relâcher; aussi en a-t-on complété l'abri, en créant un port dont la construction s'achève. Il rendra d'immenses services aux pêcheurs, nombreux dans ces parages.

Longue de 10 kilomètres sur 3000 mètres de largeur, Porquerolles est la plus grande des îles du groupe. Par suite des servitudes militaires, on n'y trouve qu'un seul village, bâti sur la côte nord-ouest, au fond d'une petite baie, décrivant un fer à cheval. La forteresse de Sainte-Agathe le protège. Les habitations y sont irrégulièrement groupées, les unes près de la mer, les autres entourant une place centrale ombragée d'eucalyptus, d'ormes, d'acacias et ornée d'une petite église très simple, mais renfermant quelques bons tableaux. Plusieurs maisons se disséminent aussi sur les pentes de la vallée qui conduit au phare.

Très fertile, très boisée, la campagne abonde en sites charmants; la côte méridionale surtout attire le voyageur, qui y vient visiter le sémaphore établi sur le point culminant de l'île (140 mètres), et admirer l'*Oustau de Diou*, grotte profonde, bien poétiquement nommée, car les pêcheurs lui demandent un refuge, lorsque le vent les empêche de tenir la mer.

Presque partout ailleurs, sur ce point de l'île, les falaises, taillées à pic, sont très resserrées les unes sur les autres, et il a fallu l'effort séculaire des vagues acharnées contre elles pour creuser l'*Oustau de Diou*.

Très près de la grotte, le phare, feu de premier ordre, varié par des éclats brillants, croise ses jets lumineux avec les feux du phare du Grand-Rouveau, dans le groupe des Ambiers.

On se trouve ici à l'extrémité sud de l'île, dont la forme est à peu

près celle d'un éventail déployé. La partie concave regarde le nord et nous y retournons en longeant un paysage des plus variés. La route, facile, monte et descend en se pliant aux reliefs du terrain et, rapidement, nous passons devant une vieille maison, autrefois habitée par un garde-vigie, pour arriver dans le vallon de Bréganconnet, véritable nid de verdure, habité par un monde d'oiseaux et défendu, vers la mer, par de grands rochers, qui laissent à peine entre eux une petite plage caillouteuse, jonchée de mollusques comestibles.

A travers les bois de pins, parfumés de plantes aromatiques, d'arbousiers énormes, de bruyères arborescentes, toutes blanches de fleurs exhalant un léger parfum de miel, nous passons devant les forts du *Grand* et du *Petit Laugoustier*. Ce dernier est bâti sur un îlot distant d'à peine 3 kilomètres du continent. La presqu'île de Giens se dessine dans tout son relief : montueuse, tourmentée, avec un rivage déchiqueté, prolongé par d'énormes rochers qui semblent être autant d'appuis faciles pour le pied d'un géant, et confirmer l'opinion que, dans une antiquité reculée, l'île a pu être violemment arrachée à la terre ferme.

Reposons-nous un instant à la pointe de *Bon-Renaud*, munie d'une batterie occupée seulement en temps de guerre (puisse-t-elle rester toujours déserte!), et laissons nos yeux se porter, tantôt sur la *Plage d'argent*, qui a emprunté son nom au joli sable dont elle est couverte, tantôt sur le jeu de la lumière à travers le feuillage des arbres, tantôt sur la merveilleuse coloration des flots. Plusieurs petites terrasses naturelles, entièrement tapissées de plantes grasses exotiques, invitent à prolonger la halte, et la font trouver trop brusquement terminée.

La côte septentrionale forme une succession de plages arrondies en demi-cercle et saupoudrées de sable fin, brillant de parcelles de mica. Peut-être cette circonstance a-t-elle été la raison déterminante du nom : *Iles d'or*, appliqué au groupe, nom tout nouveau, donné par François I[er] au marquisat créé pour Bertrand de Saint-Blancard.

Nous repassons dans le village et nous atteignons le fort *Alicastre*, bâti par ordre de Richelieu. On y entend, comme sur le littoral provençal entier, l'inévitable légende de la captivité du *Masque de fer*, qui y aurait passé quelques mois, entre son transfèrement du château d'If au fort Sainte-Marguerite (dans le groupe des îles de Lérins). Bien entendu, on voit la cellule du prisonnier mystérieux, cellule aux épaisses murailles, mais ouvrant sur un large espace, au moyen d'une vaste fenêtre garnie de barreaux, maintenant rongés par le temps et par les embruns de la mer.

Une plaine voisine du fort est appelée de *Notre-Dame*. Le conseil d'hygiène militaire la fit disposer pour recevoir les troupes arrivant de Crimée (1855). Nos soldats y trouvèrent des puits d'eau potable et l'ombrage d'avenues de pins, de chênes-lièges et de chênes-verts, formant des bosquets magnifiques.

Un peu partout, la vigne a été plantée et elle prospère.

Au delà de cette plaine, à l'extrémité nord-est de l'île, gisent le cap et les rochers des *Mèdes*. Sur le sommet de ces roches granitiques existent encore les ruines d'un couvent, parfois attribué aux Bénédictins de Lérins; mais c'est une erreur. Les disciples de saint Honorat habitèrent l'île de Port-Cros et l'île du Levant où, pendant plus de cinq siècles, leur possession, souvent troublée, fut néanmoins maintenue.

Mais le couvent de Porquerolles reçut des moines de l'ordre de Cîteaux, venant de l'abbaye du *Thoronet* ou de *Notre-Dame*, fondée près de Fréjus (1136), par saint Bernard. Du reste, comme leurs frères des îles voisines, ils subirent l'horreur des invasions sarrasines et, comme eux toujours, ils succombèrent sous un dernier effort des musulmans. Les cloîtres disparurent dans la tourmente (XII[e] siècle), pour céder la place aux envahisseurs, qui y organisèrent de véritables avant-postes utiles à leurs expéditions sur le littoral. Un peu partout, on trouve des traces de la domination sarrasine : débris de tuiles, de poteries, ruines de petits fortins carrés, appelés, par le peuple, *malloums sarrasins*.

Le groupe des îles d'Hyères ne pouvait échapper à ces marins, pas plus qu'il n'échappa aux premiers navigateurs de la Méditerranée. Il est possible de discuter sur des noms, sur des différences entre les distances accusées par les Itinéraires maritimes, mais il est hors de doute que les premiers colons du pays durent y aborder.

En ce qui concerne les noms, par exemple, Pline l'Ancien, commandant de la flotte romaine du cap Misène, devait mieux que personne connaître ces îles, que, certainement, il avait visitées plus d'une fois et qu'il appelle *Sturium* (Porquerolles), *Phœnicé* (Port-Cros) et *Phila* (île du Levant ou du Titan), noms parfois donnés arbitrairement aux îles du golfe marseillais[1].

D'ailleurs « le sort des îles d'Hyères fut en quelque sorte d'appartenir à toutes les nations du monde », autrement dit aux nations qui tour à tour se disputèrent la possession de la contrée.

Les Massaliotes, selon Strabon, y avaient établi des garnisons pour en chasser

1. M. le docteur Chassinat.

les pirates africains; plus tard, ces pirates, vainqueurs d'abord, puis remplacés par les barbares du nord, revinrent plus nombreux, et furent les derniers maîtres étrangers au pays.

Quelques noms célèbres des époques lointaines se rattachent aux îles d'Hyères. L'empereur Claude, qui se rendait en Grande-Bretagne, fut forcé,



Porquerolles. — La côte ouest. — Le petit fort.

par un violent ouragan, de venir y relâcher. Valens, en révolte contre Vitellius, y fut arrêté et peut-être, même, y fut-il mis à mort.

A Porquerolles, selon une assertion de César Nostradamus, historien de la Provence, Romée de Villeneuve, le grand ministre de Raymond-Béranger, aurait exilé Rambaud d'Orange, troubadour célèbre, qui avait osé lever les yeux sur la fille aînée de son souverain; mais, du rapprochement des dates données par l'annaliste, ressort la preuve que César avait pris ce fait dans sa seule imagination.

Généralement, on admet que le nom actuel de Porquerolles viendrait d'une circonstance assez bizarre : l'habitude contractée par les sangliers de la presqu'île de Giens de venir manger les glands des nombreux chênes dont l'île est couverte.

Nous préférons, avec MM. Denis et Chassinat, nous rappeler que l'île possédait autrefois plusieurs fabriques de ces vases en terre, appelés *olles*, encore en usage dans le pays ; d'où le nom de *Port des Olles*, donné au lieu d'embarquement des poteries.

Le temps et la prononciation populaire corrompirent le nom ; aussi, quand Charles II, comte de Provence, voulut (1304) reconnaître les services de Pierre Mège de Tholon (Toulon), en lui donnant une des îles d'Hyères, les lettres désignèrent le fief nouveau sous l'appellation de *Porcarolles*, bientôt transformée en Porquerolles. Pierre Mège ne resta pas longtemps possesseur de son fief, qui fut donné par le roi René à Palamède de Forbin. La famille de ce seigneur le conserva même sous François Ier. Le roi, nous le savons, vint à Hyères, en 1531 ; informé des insultes que les Sarrasins faisaient subir à son pavillon, il ordonna de bâtir le fort Sainte-Agathe, et créa le marquisat des Iles d'Or, pour élever « un solide boulevard » assurant la navigation dans ces parages.

Porquerolles en était exceptée ; elle avait passé aux seigneurs de Pontevès, mais, sous le règne de Henri III, elle fit retour à la couronne. Plus d'une fois encore elle changea de maîtres, puisque Louis XIII la donna à François d'Ornano. Sous Louis XIV, elle appartenait à « Mathieu Molé, chevalier de Malte, chef d'escadre des vaisseaux du roi en Provence ». Plus tard, le frère du chevalier obtint, pour sa propriété, l'érection en marquisat, « avec tous les droits, prérogatives dont jouissent les marquis des Iles d'Or, voisins de ladite île de Porquerolles ».

Ce fait semblerait impliquer que Porquerolles n'était pas comprise dans l'appellation poétique « Iles d'Or » ; mais, très certainement, elle la partageait aux yeux de la population continentale, qui ne pouvait faire de différence entre l'aspect présenté par le groupe entier.

Successivement, l'île changea de propriétaires. En 1811, Napoléon Ier y avait établi un camp d'instruction et d'observation militaires, où furent réunis jusqu'à vingt-trois mille hommes et où se formèrent les régiments dits « de la Méditerranée »[1].

Actuellement, sauf les droits de l'État sur une position faisant partie de

1. L'histoire complète des îles d'Hyères se trouve dans l'ouvrage de MM. Denis et Chassinat, auquel nous avons fait plus d'un emprunt pour ce qui concerne cette partie de notre travail.

notre défense maritime, Porquerolles est redevenue propriété particulière. L'agriculture y semble en voie de progrès et la végétation y a beaucoup gagné depuis qu'une fabrique de soude marine[1] ne fonctionne plus. De toute part, le vert noir des pins s'allie au vert plus clair des chênes-lièges, au vert grisâtre des eucalyptus d'Australie (arbres précieux par excellence à cause de leurs bienfaisantes émanations anti-fiévreuses), plantés dans les endroits où quelques flaques dormantes se transformaient jadis en marais.



Fleur et feuillage de l'eucalyptus.

La flore, comme la faune, offre divers sujets d'étude vraiment intéressants; on en juge en parcourant le musée créé par M. l'abbé Ollivier, curé de Porquerolles, le dernier de nos aumôniers militaires.

Avec un zèle infatigable et non atténué encore, malgré son âge, M. Ollivier a voulu réunir tout ce qui concerne l'histoire naturelle de sa chère île, sa patrie d'adoption depuis quarante-cinq années entières.

Rien dans son musée qui soit étranger à Porquerolles. Circonstance remar-

1. Voir, pour tous les détails relatifs à la fabrication de la soude marine, le volume *Côtes Bretonnes*.

quable, une collection intéressante de pièces romaines s'y trouve, mais pas une seule monnaie grecque, non plus que de monnaies mérovingiennes et carlovingiennes. On pourrait ainsi noter les époques où l'île a été habitée. Les débris antiques se classent près des plantes, des insectes, des oiseaux, des poissons, des coquillages, des reptiles (d'espèces inoffensives), des quadrupèdes, des pierres.

Parmi celles-ci, beaucoup de pierres ponces, recueillies, en 1887, sur les rivages de l'île qui, *plus d'un mois avant la catastrophe dont fut effrayé le littoral provençal*, se couvrirent de ces sortes de pierres amoncelées en si grandes quantités que l'on en emporta des sacs par douzaines!

Il serait fort à souhaiter que l'exemple donné par M. l'abbé Ollivier fût suivi un peu partout. Que de précieux renseignements seraient ainsi acquis à a science! Et, d'ailleurs, ces renseignements ne fussent-ils utilisés que par les écoliers de nos bourgs, de nos villages, la tâche entreprise serait encore de celles dont un cœur vraiment dévoué à sa Patrie aurait le droit de s'honorer.

Entre Porquerolles et Port-Cros se trouve un îlot nommé de Bagau ou de Bagaud. Port étroit, il s'étend directement du nord au sud et commande deux des passages de la rade d'Hyères; l'un dit *Grande Passe* est, en effet, extrêmement ouvert, puisqu'il n'a pas moins de 9 kilomètres de large, sur une profondeur de 50 à 60 mètres. Il longe la côte est de Porquerolles, l'extrémité sud-occidentale de Port-Cros et tout le littoral ouest de Bagaud.

La côte orientale de ce dernier îlot et le rivage ouest de Port-Cros enserrent la passe dite du *Sud-Ouest*, à cause de son orientation; elle n'a pas plus de 500 mètres de large, avec 15 mètres de profondeur.

Bien rarement, la traversée se fait sans secousses, dans la grande passe, où des écueils entretiennent l'agitation de la mer. L'îlot de Bagaud lui-même est inhabité en temps de paix, sauf par des lapins, qui y pullulent, vivant de l'herbe brunâtre dont la terre est couverte. En temps de guerre, trois batteries occupant le nord, le centre et le sud de l'îlot seraient utilisées. Probablement n'étaient-elles pas établies en 1707, lorsque la flotte anglo-hollandaise s'avisa d'y venir tuer des bestiaux que le commandant de Port-Cros avait mis à pâturer. Le pauvre commandant eut beau tirer des coups de canon, les ennemis ne s'en émurent pas; toutefois, « ils n'osèrent pas l'insulter dans ses forts[1] ». Un moment, on songea à faire de Bagaud un hôpital militaire et maritime, où auraient été reléguées les troupes venant

1. *Hyères ancien et moderne.*

de l'Extrême-Orient. Inculte, presque inabordable, balayée par les vents, éclaboussée par la mer, aucune position ne pouvait être moins favorable à une telle expérience!

Nous avons dit, à propos du Lazaret toulonnais, les motifs qui militent en faveur de cet établissement. Nous n'avons pas à y revenir.

Au centre de la *Passe du Sud-Ouest* ouvre la rade de Port-Cros, au fond de laquelle se dessine, en forme de fer à cheval, le port de l'île. Son nom, légèrement défiguré par une prononciation vicieuse, indique bien sa situation resserrée et, par plus d'un côté, son aspect ressemble à celui du *Port-Clos* de l'île de Bréhat[1].

Il faut être au milieu de la petite baie pour se rendre compte du paysage. Un joli village, étendu en demi-cercle sur le bord de la mer, forme cortège à un château et à une église surmontée d'un clocheton. L'amphithéâtre de collines entourant la baie se divise en trois plans, sur lesquels trois forts mettraient l'île en état de défense.

Aussitôt à terre, il faut gravir ces collines pour juger du petit Éden où l'on vient d'aborder.

Montueuse, accidentée, très élevée, puisque la colline du Vieux Sémaphore présente une altitude de plus de 200 mètres, l'île de Port-Cros possède un grand avantage : elle est bien arrosée. Du sommet des montagnes, trois cours d'eau coulent en cascatelles; on pourrait les utiliser en établissant des barrages qui permettraient, en toute saison, d'arroser les terres et, par conséquent, ajouteraient à leur fertilité. Les puits, du reste, sont nombreux et fournissent une eau potable très saine.

Le sol, généralement schisteux, mêlé de mica et de quartz, laisse sourdre plusieurs fontaines ferrugineuses. Nulle part, d'ailleurs, à cause justement de la disposition montueuse des terrains, on ne trouve de marais. L'air est salubre, les côtes poissonneuses et, autrefois, on y trouvait abondance de corail.

Ces avantages décidèrent les moines de Lérins à y fonder le monastère qui devait finir par succomber sous le flot mauresque, maîtrisé seulement au début du seizième siècle.

François Ier donna au marquisat, créé par lui, un fier blason : « au chef d'azur, cousu de sept fleurs de lys d'argent ».

1. Voir volume, *côtes Bretonnes*.

Les mutations survenues dans ce fief furent nombreuses. En moins d'un siècle et demi, il changea six fois de mains, revint au Domaine provençal, puis redescendit au rang de propriété particulière, comme de nos jours.

La plus étrange de ces mutations eut lieu sous Henri II, qui accorda (1550) le marquisat des Iles d'Or à un Allemand : Christophe, comte de Roquendorff. Décidément, le père et le fils aimaient fort les étrangers. François avait, pendant plusieurs mois, installé à Toulon le Turc Barberousse; Henri s'imaginait que Roquendorff s'était, par dévouement pour lui, fixé en France, opinion bien ébranlée, si l'on parcourt les documents laissés par l'ambassadeur français d'Aramon sur l'aventurier. Heureusement, le roi donna au nouveau marquis des sujets peu faciles à gouverner, en décrétant que les îles formant le fief, c'est-à-dire Bagaud, Port-Cros et l'île du Levant, deviendraient « lieu d'asile »; on pense si la lie de la population du littoral profita avec empressement d'une telle faveur! Bientôt, on en a la preuve authentique, elle se rendit pour le moins aussi redoutable que les Maures eux-mêmes. Sous prétexte de services à rendre à la marine, les habitants se conduisaient en vrais « naufrageurs ». Ce ne fut pas trop que l'énergie entière du Roi-Soleil pour extirper le mal[1].

Lors de l'occupation de Toulon par les Anglais, Port-Cros subit les brigandages de nos implacables ennemis qui, entre autres méfaits, ruinèrent les ouvrages de défense.

Négligeons ce mauvais souvenir en parcourant l'île pittoresque, attrayante avec ses bois, ses criques nombreuses, ses fraîches vallées, ses montagnes, d'où le regard embrasse un si vaste horizon.

Le village a pris le nom de l'île : Port-Cros. En sa qualité de point de correspondance avec le continent, il est, comme le village de Porquerolles, le centre d'animation du pays et l'on y trouve, avec de nombreux bâtiments d'exploitation, plusieurs beaux jardins où toute une flore splendide témoigne de la douceur du climat. Palmiers, cactus, aloès, agaves, orangers, grenadiers, jujubiers, kakis et néfliers du Japon, figuiers indigènes et figuiers de Barbarie, oliviers, amandiers, myrtes poussent avec vigueur.

Les montagnes sont couvertes d'une végétation à feuilles persistantes. Pins, arbousiers, chênes verts, chênes-lièges, bruyères, le tout d'une venue superbe, car aucune taille n'y a été depuis longtemps pratiquée.

Les botanistes y peuvent faire d'amples moissons et y rencontrer des

1. *Hyères ancien et moderne.*

plantes rares, parmi lesquelles la germandrée, la coronille, l'euphorbe.

Sous ces couverts, où il trouve une excellente qualité de nourriture, le gibier abonde : perdrix, lapins, faisans; puis les bécasses, les cailles et différents autres oiseaux quand vient le moment des migrations pour leurs espèces.

L'île possède deux ports : le principal, celui de *Port-Cros*, à l'ouest, peut recevoir des bâtiments de près de 5 mètres de tirant d'eau. Abrité par l'îlot de Bagaud, ainsi que par ses propres montagnes, et pourvu d'un môle, les bateaux à voiles s'y réfugient souvent pendant les mauvais temps; son mouillage est sûr, et la carte dressée par le Département de la Marine, en 1841, porte que, « de Toulon à Saint-Tropez, il n'existe aucun point du littoral présentant un meilleur abri contre toute espèce de vents; la rade de Port-Cros offre un mouillage sûr à des bâtiments de guerre de tout rang ».

Pour s'expliquer ces paroles, souvenons-nous que la profondeur de la rade entre Bagaud et Port-Cros dépasse 15 mètres.

La seconde baie de refuge s'appelle *Port-Man*. Située directement à l'est, en face de l'*île du Levant*, qui la protège des rafales venant de l'orient, elle se présente belle, vaste, encadrée par des collines verdoyantes, forte défense contre les atteintes du terrible mistral. Une distance de 1200 mètres la sépare de sa voisine; un fort, maintenant déclassé, la dominait.

Quelques fermes sont disséminées dans cette charmante solitude où abordent surtout des pêcheurs, car les fonds de la côte tout entière sont très poissonneux et, en outre, bien fournis de crustacés et de coquillages : moisson mise à profit par les bateaux de la rade d'Hyères et de Toulon, ainsi que par les bateaux génois, accourus pendant le passage des thons et de la sardine.

Le corail existe encore, mais sa pêche n'est plus guère pratiquée et les moyens employés ruinent les bancs pour longtemps, sinon pour toujours.

En parcourant l'île de Port-Cros, on comprend que la population de religieux, dont elle fut pendant plusieurs siècles la patrie, trouva du charme à l'habiter.

Rien n'y manque de ce qui pouvait reposer du travail intellectuel, tout en le favorisant, c'est-à-dire paysages variés, sauvages, comme le ravin de Notre-Dame; retentissants de cascades, comme les falaises à pic du *Jeannet;* ou tranquilles, comme les jolies plages de *la Palud* et les vallées de *la Sardinière*.

Il était possible de se croire bien loin du monde; mais, si la nostalgie de ce même monde se faisait sentir, on était à une heure et demie d'Hyères,

à vingt minutes du cap Bénat, ce qui permettait de fréquentes relations entre les couvents de la terre ferme et celui de l'île.

Aujourd'hui, Port-Cros est entièrement livré à l'agriculture sous toutes ses formes. Vignes, arbres fruitiers, primeurs, ruches, bois, bétail, ont conquis le sol. Ce progrès s'accentuera encore après l'achèvement du futur chemin de fer littoral de Toulon à Saint-Tropez, avec stations aux Salins-d'Hyères et au cap Bénat; ces dernières stations mettront l'archipel entier en rapports journaliers et faciles avec le continent.

Souhaitons que la guerre ne trouble pas ces espérances, mais, tout au contraire, les laisse se développer, récompense légitime du travail des habitants.

La *Passe des Grottes* est l'ouverture sud du cinquième passage de la rade d'Hyères, passage existant entre Port-Cros et le cap Bénat, sur une longueur de 9 kilomètres et une profondeur de 50 à 60 mètres.

La *Passe des Grottes* sépare Port-Cros de l'ile du Levant ou du Titan, limite méridionale de la rade de Bormes.

Par un étrange retour des événements, l'île où nous allons aborder est, de nos jours, la moins connue, la moins visitée, alors que jadis elle était la plus renommée du groupe, la mieux cultivée, la plus habitée et que, dans la littérature provençale, son nom soit resté célèbre.

Parfois, on la désigne comme la plus grande île du petit archipel et sa surface, en effet, atteint 1400 hectares; mais ses bois ont presque entièrement disparu pour les besoins d'une fabrique de soude, qui y avait été établie après les guerres du premier Empire.

La même cause avait également failli dénuder Port-Cros et Porquerolles.

Or, la configuration de l'île du Levant présentant la forme d'un vaste plateau central, haut de 140 mètres, battu par tous les vents, n'a pas, comme dans les îlots voisins, favorisé la reprise de la végétation. Celle-ci est restée rabougrie, sauf dans les parties appelées du *Titan* ou de *l'Avis*.

Mais ce que la terre a perdu sous le rapport de la beauté des bois, elle l'a conservé pour ce qui regarde le choix des « espèces botaniques », très nombreuses et extrêmement intéressantes. Il en est encore ainsi pour la science géologique, appelée à y recueillir de véritables trésors : grenats, arbeste ou *amiante*, cristaux de titane rutile, tourmalines. Le sol schisteux est mélangé de mica, donnant à ses collines une teinte métallique admirable.

Plusieurs sources permettraient d'établir des barrages pour arroser les terres en été; mais, après un essai malheureux de pénitencier agricole, la

population est actuellement de quarante à cinquante habitants, en y comprenant les employés des services maritimes et des douanes. Le *phare du Titan*, feu fixe d'une portée de 15 milles[1], est établi à l'extrémité sud-est de l'île. Entre ce phare et la *pointe de Calerousse*, marquant la limite nord-orientale, s'élève le sémaphore.

A peu près au centre de l'île, dans la partie appelée *Grand-Avis*, se trouve le hameau, composé du château des propriétaires, de quelques maisons et des bâtiments ayant servi de pénitencier.

Selon toutes probabilités, la terre récompenserait le travail du cultivateur; mais, ce que l'île du Levant restera, c'est une station absolument privilégiée pour les botanistes et les géologues.

Néanmoins, on la visite peu et les bateaux à vapeur de Toulon, faisant le service des îles, n'y abordent même pas; les conditions nautiques laissant, paraît-il, à désirer. L'établissement du nouveau chemin de fer littoral marquera, nous le souhaitons, une période heureuse pour ce petit coin de terre.

Redeviendra-t-il jamais le « grenier » qu'il était sous la domination des moines de Lérins? Bien cultivé, couvert de vignes, d'arbres verts et de végétaux précieux que la ville d'Hyères recevait de lui, les chroniques nous le représentent comme un « véritable paradis, aux prairies et aux champs délicieux, arrosés de ruisseaux et de belles et claires fontaines ».

Le tableau semble exagéré, mais on sait l'influence de la culture sur la végétation et il ne faut pas oublier les effets désastreux, produits sur les forêts de l'îlot, par la première fabrique de soude.

La ravissante Thébaïde des moines de Lérins avait, autrefois, une grande réputation; elle eut même la gloire de donner à Fréjus un évêque, Théodore, ami du célèbre moine *Cassien*, le fondateur de l'abbaye de Saint-Victor, à Marseille.

Un autre abbé des couvents des îles d'Hyères, nommé Robert, fut cité en qualité de témoin, par Raymond-Bérenger IV, comte de Provence, et, non sans quelque surprise, nous voyons François Rabelais, dans les premières éditions de son *Gargantua*, ajouter à son titre de docteur en médecine, celui de *caloyer* (moine, en grec moderne) des îles d'Hyères[2].

Toutefois, des noms ayant illustré le couvent insulaire, le plus célèbre fut

1. On se rappelle que le mille marin est d'une longueur de 1859 mètres.

2. A MM. Denis et Chassinat remonte l'honneur des patientes recherches ayant établi les principaux faits historiques concernant ces îles.

celui du *Monge des Iles d'Or*[1], « singulier et parfait en toutes sciences et langages, écrivant divinement bien de toutes façons de lettres, et souverain et exquis quant à la peinture et l'enluminure ».

Ce Monge vivait au quatorzième siècle et, paraît-il, appliqua le premier le nom d'*Or* aux îlots de Port-Cros et du Levant. C'est dans ce dernier qu'il se retirait, au printemps et à l'automne de chaque année, pour travailler plus en repos aux nombreux ouvrages sortis de sa plume puissante. Non seulement il aurait donné une admirable et poétique description de l'île du Levant, mais il dut écrire un grand travail historique sur les rois d'Aragon, comtes de Provence, et il avait recueilli des poésies provençales, suivies de biographies de troubadours. Lui-même était poète brillant.

Tant de talents réunis éveillèrent l'admiration générale, et Louis II, roi de Naples, comte de Provence, ainsi que sa femme Yolande, cherchèrent à fixer le *Monge* à leur cour; mais, s'il y parut quelquefois, il revenait avec plus d'empressement encore dans sa chère retraite de l'île du Levant, où la mort le frappa en 1408.

Deux autres faits se rapportent encore particulièrement à l'île du Levant. Barberousse y aborda et se laissa détourner, par les habitants, de ses entreprises contre Toulon. Probablement, ce pays était riche et bien cultivé, car le Pacha y reçut (d'après un auteur arabe) « du miel, du beurre, des poules, des cailles, différents fruits, plus *soixante-dix gobelets* d'argent : autant de gobelets qu'il y avait d'habitants ».

Enfin, peu s'en fallut, que l'île ne fût choisie pour lieu de refuge des chevaliers de Rhodes (ancien Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem) ; mais il y eut lenteur dans les pourparlers engagés, et Charles-Quint se hâta de devancer François Ier, en offrant Malte, offre acceptée, bien que la pensée d'un établissement à l'île du Levant ne fût pas encore abandonnée.

On l'oublia par la suite et Ferdinand de Montcal, chevalier de l'Ordre, encourut même la dégradation, pour avoir traité la question de la « réunion de la Grande-Maîtrise à la couronne de France » et désigné les îles d'Hyères comme devant être, « préférablement à toutes autres, le lieu d'élection de l'Ordre[2] »

Chacune des calamités causées par la guerre, sur le littoral méditerranéen,

1. *Monge*, traduction provençale du mot *moine*. Ce religieux s'appelait François d'Oberto et appartenait, selon son premier biographe (D. Hilaire des Martins, de l'abbaye de Saint-Victor), à l'ancienne et noble famille génoise de Cibo.

2. *Hyères ancien et moderne*.

eut son contre-coup dans l'île du Levant. Au dix-huitième siècle, sa ruine fut presque complétée par les Anglais, qui eussent beaucoup donné pour s'emparer de l'Archipel et le conserver, comme ils ont réussi à garder plusieurs autres points stratégiques de la Méditerranée. L'île où nous sommes ne s'est pas encore remise de la catastrophe, mais l'avenir lui garde le relèvement, quand des communications faciles seront établies.

Alors, on ne trouvera plus saisissante de vérité la comparaison pittoresque du maréchal duc de Mirepoix, disant que « les troupes y sont comme exilées dans un vaisseau »; on l'appréciera à sa juste valeur et, qui sait? un savant, à défaut d'un autre poète, lui rendra peut-être sa gloire éclipsée!

Une barque de pêche nous ramène à Giens, car il nous reste à suivre le contour de la rade hyéroise. Nous repassons devant la *Tour Fondue*, nous longeons la *rade de la Badine*, bon mouillage, lorsque le vent d'est ne souffle pas en tempête; malheureusement, il se déchaîne quelquefois et la fureur de la mer y provoqua (19 mars 1879) le cruel drame du naufrage de l'*Arrogante*, batterie flottante, ensevelie en plein jour avec son équipage, sans qu'une autre batterie, l'*Implacable*, et le vaisseau *le Souverain*, mouillés tout près, pussent lui porter le moindre secours[1].

L'étang des Pesquiers se trouve bientôt derrière nous, ainsi que le passage appelé *Le Gras*, canal d'alimentation des salines établies au nord de l'étang.

Voici l'hippodrome hyérois, disposé sur la partie méridionale de la belle plage du *Ceinturon*, bien nommée, tant sa forme est gracieusement arrondie. Plusieurs fois, il a été question d'y construire un port.

Le petit ruisseau de *Roubaud* se déverse à la *Pointe des Douanes*, dans l'ancien *Port d'Hyères*. Et, tout en parcourant cette partie du pays, on songe à l'opinion qui veut y voir un ancien « lais de mer », remplaçant des ports disparus sous le sable, sous les marais, ou, encore, la conséquence du changement de lit du *Gapeau*, qui débouche maintenant en face du *Mouillage des Salins*, mouillage formant la rade immédiate du *Port des Salins*, devenu *Port Pothuau*.

D'ailleurs, les variations de cours du *Gapeau* sont incontestables. A ce petit fleuve remonte la formation de la plaine de cailloux roulés, dite *La Crau d'Hyères*, aujourd'hui commune séparée de la ville et rendue extrêmement fertile par l'irrigation.

Construit par la marine militaire, le Port Pothuau facilite les manœuvres

1. *Hyères ancien et moderne.*

des vaisseaux de l'escadre, mouillée sur la rade, celles des bâtiments-écoles, ainsi que des torpilleurs. Une autre cause d'animation lui est fournie par l'expédition du sel provenant des salines voisines.

Quelle pouvait être la physionomie de la contrée à l'époque où saint Louis vint aborder « sous le chastel d'Hyères »? Moins imposante à coup sûr qu'elle ne l'est de nos jours, où la végétation commence à avoir raison des marécages, et où nos escadres sillonnent les eaux bleues de la vaste rade.

Mais les croisés savaient se contenter de peu; le roi, en particulier, qui venait d'essuyer une violente tempête, s'estima heureux de goûter à Hyères un moment de repos et de trouver des ressources pour sa flottille. De vieux titres constatent que les bois nécessaires aux croisés furent abattus dans les forêts de l'intérieur et confiés au cours du Gapeau, à l'embouchure duquel plusieurs navires furent réparés et plusieurs autres construits.

Après les Salins, la côte cesse d'être uniquement formée de plages; elle se relève en falaises rocheuses, que des caps divisent en petites baies très pittoresques, parfois traversées de torrents à sec pendant l'été, comme le *Pansard*, le *Pellegrin*.

Nous arrivons au pied de la *Chaîne des Maures*, pays si peu visité, si digne de l'être, et dont le massif granitique plonge ici dans les flots de la Méditerranée.

Les caps Sicié et Sepet, Giens et les îles d'Hyères ne sont, en réalité, que de véritables avant-postes de cette chaîne à la végétation si luxuriante, aux aspects vraiment merveilleux.

Les mines y sont nombreuses. Nous pourrions déjà en visiter une à La Londe (banlieue d'Hyères), bourg presque tout battant neuf, n'ayant rien de remarquable, mais peu distant de la mer et d'une exploitation de plomb argentifère, à laquelle il a donné son nom, bien que cette mine soit plus proche des *Bormettes*.

Horace Vernet se plaisait aux Bormettes; il y fit bâtir un château dominant la baie et le port de l'*Argentière*. Les conteurs d'histoires tragiques peuvent trouver matière à plus d'un récit lamentable dans les chroniques ayant cours sur le *Puy de l'Argentière*, « précipice épouvantable, haut et profond dans la mer, où plus d'une victime a été jetée ».

Il est souvent parlé de Bormettes dans les actes authentiques, car une léproserie y avait été établie, aussi les Sarrasins redoutaient-ils cette partie du

littoral. Les Anglais ne furent pas arrêtés par ces souvenirs et pillèrent partout, comme ils venaient de piller à Léoube, que beaucoup d'auteurs identifient avec l'ancienne *Olbia*. Toutes les recherches prouvent, cependant, qu'il n'y eut jamais là de constructions assez importantes pour former une ville. De plus, les ruines mises au jour sont romaines et non grecques.

Léoube formait une petite seigneurie, d'abord dépendante de Brégançon, dont elle suivit toutes les péripéties d'existence. Le château est moderne. Le territoire entier devait; sous la domination romaine, parsemé de villas être, la beauté du site justifiait amplement ce choix.

Après le *cap de Léoube*, la plage se recourbe et se resserre, puis elle s'allonge avec la *pointe de la Vignasse* et forme une seconde baie, plus vaste, défendue, au sud, par le fort de *Brégançon* ou *Bréganson*.

L'opinion générale veut que ce fort occupe une partie de l'emplacement de l'antique ville de *Pergantium*, citée par Étienne de Byzance; mais, comme à Léoube, les recherches et les découvertes n'ont permis de croire qu'à l'existence d'une grande métairie romaine.

Une seule chose se déduit avec certitude : le rôle important de la forteresse de Bréganson dans l'histoire militaire de Provence. Elle fut longtemps en la possession des seigneurs de Fos et, par conséquent, était incorporée au territoire de la ville d'Hyères; aujourd'hui, les remaniements territoriaux l'ont attribuée à la commune de Bormes.

Un des faits les plus curieux de l'histoire de la citadelle, c'est que, vendue avec son périmètre aux Marseillais (1217), ses habitants ne renoncèrent pas à « vexer, attaquer, insulter de toutes manières » leurs nouveaux seigneurs, d'où il en résulta des représailles. Charles d'Anjou racheta la « seigneurie de Bréganson ». Jeanne Ire y habita; plusieurs mutations eurent lieu, mais, en définitive, le château revenait toujours à la couronne provençale. Pendant son voyage à Hyères, Charles IX alla visiter Bréganson qui, dix ans plus tard (1574), recevait de Henri III un nouveau lustre, par son érection en marquisat, au profit du capitaine POLAIN, l'illustre marin, l'heureux diplomate, dont la carrière avait honoré les règnes de François Ier, de Henri II et de ses trois fils.

Le grand capitaine ne jouit pas longtemps de cette dernière faveur : il mourut âgé de plus de quatre-vingts ans et la seigneurie passa en d'autres mains.

Chaque secousse de guerre eut son retentissement sur Bréganson, appelé

maintenant à assurer la défense de la rade d'Hyères et à seconder les évolutions de notre flotte. L'ancienne forteresse avait d'abord été bâtie sur la terre ferme. Plus tard, elle fut réédifiée sur l'îlot appelé du *cap Roux* et on l'unit par une chaussée au continent. Les murailles blanches ressortent sur le fond de verdure recouvrant tout le promontoire avancé, où se relèvent la *pointe de la Galère*, celle de *la Tripe*, les caps *Blanc* et *Benat*. Les feux de Brégançon se croisent avec les feux de la batterie de Léoube et il va sans dire que tous les points favorables ont reçu l'armement utile.

Le cap *Benat* est regardé comme le point extrême de la rade d'Hyères, dont maintenant nous comprenons l'importance et les avantages.

Admirablement dessinée, pourvue de défenses naturelles et d'abris, ainsi que de mouillages excellents, elle offre à notre marine un champ inappréciable d'expériences, en même temps qu'un abri inviolable où elle pourrait compléter ses armements et tenir à l'ancre ses navires de renfort.

Jamais nous ne souhaiterons la guerre, ce dernier vestige des barbaries antiques, cette étrange aberration de peuples civilisés cherchant dans le sang, dans les ruines une grandeur mensongère. Mais, puisque, selon un adage fameux, pour assurer la paix, il faut se préparer à la guerre, réconfortons notre âme par le tableau que nous donnent nos marins, attendant, calmes et dignes, le moment de se dévouer.

Entre tous les défenseurs du pays, ils sont chaque jour à la peine, une peine parfois très dure à supporter, mais l'heure sonnera où tant d'héroïsme, pleinement reconnu, recevra la récompense enviée : l'honneur né de la reconnaissance de la Patrie!



CHAPITRE XXVI

LE PAYS DES MAURES — BORMES ET SA RADE. — LE LAVANDOU. — LA MOLE.
GASSIN ET LA BAIE DE CAVALAIRE. — RAMATUELLE.
LE CAP CAMARAT ET L'ANSE DE PAMPELANNE

Souvent, et sans craindre aucunement le reproche de nous voir accuser de répétition monotone, car nous croyons accomplir un devoir patriotique, souvent nous avons rappelé combien la France est admirable à parcourir, combien est étrange l'indifférence de tant d'entre nous envers notre pays, et surprenant l'empressement général à vanter les pays voisins.



Bormes. — La baie vue du vieux château.

Ce trait, nous le reconnaissons, fait partie inhérente de la générosité du caractère national, mais n'est-il pas temps de nous replier sur nous-mêmes et, une bonne fois, de travailler exclusivement pour nous?

Tous les devoirs s'enchaînent; du plus mince au plus grave une corrélation existe, et son influence se fait sentir à un moment imprévu, avec des conséquences parfois bien inattendues.

L'envie, plus encore que la haine, peut-être, a tracé autour de nous un cercle de défiances, chaque jour resserré. Aussi, ne comprendrons-nous jamais que, sans nécessité, nous contribuions, même dans une proportion infime, à augmenter les ressources de nos ennemis.

Restons chez nous autant que possible, travaillons à mieux nous connaître, à effacer les derniers préjugés qui séparent encore certaines de

nos provinces : n'est-ce pas le meilleur moyen de grouper les populations en un faisceau tellement compact que rien ne pourrait les désunir?

Dans la vie de chaque jour, les choses n'exigent-elles pas les mêmes principes que dans la vie de l'esprit? Et l'axiome du sage : « Connais-toi avant tout », y trouve toujours son application.



Bormes. — La baie.

S'occuper beaucoup de la maison d'autrui et négliger la sienne, n'a jamais passé pour être le dernier mot de la saine raison.

Ces réflexions nous arrivent en foule devant la beauté du pays où nous venons d'entrer. Tout y est réuni pour le plus grand plaisir du regard, pour la plus complète joie de l'esprit. Les événements, qui changèrent si profondément pour un temps la physionomie de cette partie de la Provence, y ont laissé une trace facile à reconnaître, et les vieux usages n'en ont pas encore absolument disparu.

Sans beaucoup de peine, on y retrouverait l'ancien costume provençal,

et si la *garnache*, ou robe longue, est abandonnée, le *surcot* ou simarre, c'est-à-dire la veste, longue et large, les *caliges* ou guêtres, le *mantellum* et la *capa*, sortes de manteaux, le *chioto* ou capuchon et le *birretum* ou *barreto*, autrement dit le béret, sont toujours de mise dans ces montagnes.

En même temps, le type arabe se révèle : cheveux crépus, œil noir,



Bormes. — Vue générale.

profond, teint olivâtre, accompagnant une « tête chaude », et des idée différant du caractère provençal.

Partout on voit circuler des bœufs attelés comme en Sicile, cette antique résidence mauresque. Partout, comme en Arabie ou en Palestine, on rencontre des puits dont la margelle est simplement formée de soliveaux entre-croisés, surmontés d'un petit dôme.

A chaque pas on s'attendrait, en vérité, à se trouver devant un de ces châteaux forts, bâtis par les Sarrasins et qu'ils appelaient *rebaths*, nom changé, par le peuple, en celui de *fraxinets*, souvenir qui honore, croit-on généralement, des anciennes forêts de frênes[1] couvrant les montagnes.

1. En latin : *fraxinetum*.

Toute la côte, depuis Toulon jusqu'à Antibes, a été regardée comme le « Pays des Maures »; mais, aujourd'hui, on désigne plus particulièrement sous cette appellation la région montagneuse étendue entre Hyères et Fréjus, région atteignant près de 1000 mètres d'altitude et formant un massif compact, même en quelque sorte une île, car ses bornes sont, à l'ouest, le cours du *Gapeau;* au nord et au nord-est, celui de plusieurs rivières, spécialement de *l'Aille* et du petit fleuve *l'Argens;* au midi et à l'orient, la Méditerranée. Du reste, la contrée n'a aucune liaison orographique avec les Alpes.

A la lettre, c'était un royaume séparé du reste de la Provence par des abords difficiles et des moyens de communication plus sommaires encore. Aussi le littoral des Maures fut-il bientôt jalonné par une multitude de fortins, tandis que les habitants indigènes cherchaient, sur des points à peu près inaccessibles, l'abri d'où, trop fréquemment, ils étaient encore arrachés par l'envahisseur.

Rien n'égale en pittoresque les bourgs échelonnés sur notre route, ou plutôt dominant notre route, car, pour y pénétrer, une longue et rude ascension sera indispensable : la presque totalité de ces bourgs occupant des plateaux rocheux, élevés tout droits au milieu des plaines.

Mais, d'ailleurs, on ne reconnaîtrait plus « la côte inhabitée sur trois lieues d'épaisseur », indiquée par le duc de Mirepoix. Maintenant, de coquets hameaux s'établissent dans les délicieuses criques du rivage et, un peu partout, on rencontre des « maisons de plaisance », bien nommées, puisqu'elles sont environnées des plus splendides panoramas qu'il soit permis de pouvoir admirer.

Chaque halte, désormais, marquera une surprise nouvelle, une *découverte* dont nous voudrions faire passer et la saveur et le souvenir dans l'esprit des lecteurs du *Littoral de la France.*

Nous sommes arrêtés au *cap Bénat*, limite ouest de la rade d'Hyères. Devant nous, une seconde rade fait briller ses beaux flots azurés : elle est connue sous le nom de *rade de Bormes*, par la raison qu'elle appartient à la circonscription de cette commune.

Ses limites rigoureuses sont, à l'ouest-sud, le *cap Bénat*, au midi, *l'île du Levant*, au nord, le *cap Nègre;* mais, largement ouverte du côté de l'est, ses eaux vont se confondre avec celles de la *baie de Cavalaire*, offrant le même dessin en arc de cercle, quoique l'orientation en soit bien différente.

Sur la nappe d'eau éblouissante, émerge à peine un écueil : la roche de

la Fourmigue. Il paraît insignifiant et, pourtant, il a causé deux naufrages; le





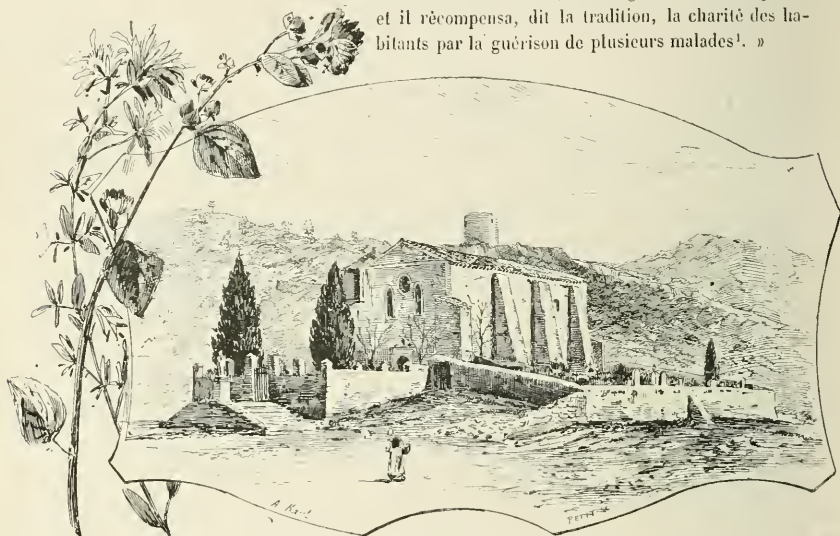
Bormes.
Chemin de l'Ermitage.

dernier fut celui du *Spahi* qui, drossé par un affreux coup de vent d'est, vint y échouer. Heureusement, il ne périt pas corps et biens : la population du Lavandou, petit port voisin, se hâta d'organiser le sauvetage et réussit à arracher une soixantaine de personnes à la mer (1887).

Sur le cap, un phare, avec feu rouge fixe, s'élève et, un peu en arrière de la limite des bois, un sémaphore correspond avec les petits bâtiments qui

fréquentent le mouillage de la rade. Au quinzième siècle (1482), saint François de Paule, appelé en France par Louis XI mourant, aborda sur le rivage de Bormes. Peut-être avait-il dû choisir cette rade pour abréger son voyage, contrarié par le mauvais temps.

« Bormes était alors affligé de la peste et une sage précaution en avait interdit l'entrée aux étrangers. Mais, le saint ayant demandé des secours et des rafraîchissements qu'un long voyage lui rendait nécessaires, le village lui ouvrit ses portes et il récompensa, dit la tradition, la charité des habitants par la guérison de plusieurs malades[1]. »



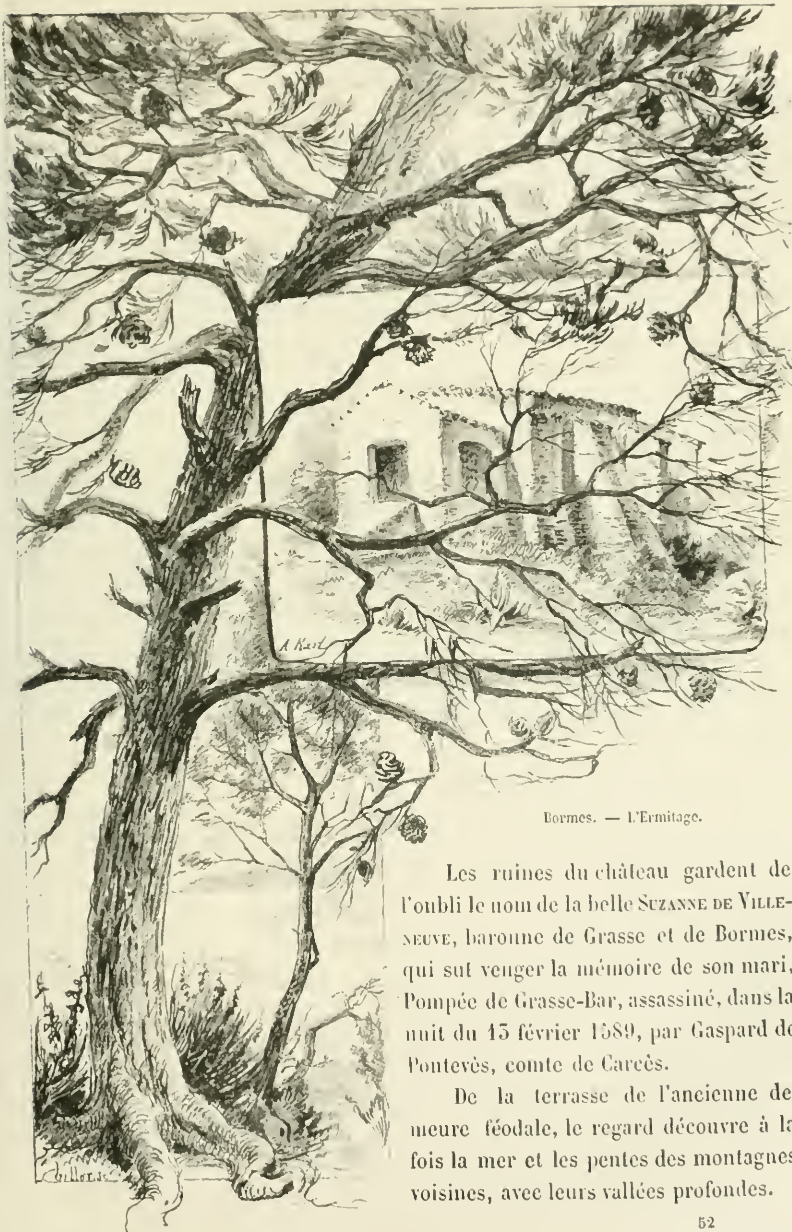
Bormes. — Vieille chapelle et ancien cimetière.

Ce qui rendit sa dévotion populaire et l'a fait passer jusqu'à nos jours.

Bâti en amphithéâtre au milieu des rochers et des bois, Bormes a su tirer parti de sa belle situation et de son climat, favorable à toutes les cultures. Des rues larges, bien ombragées, ont été construites sur le flanc de la montagne : pourvues de parapets aux points à la fois les plus pittoresques et les plus dangereux, elles permettent d'admirer la campagne sous tous ses aspects.

L'eau coule de plusieurs fontaines et, sur la rampe conduisant aux ruines du château, un véritable jardin d'acclimatation donne des plantes en grand nombre. Pins d'Alep, aloès, cactus, agaves, figuiers de Barbarie, géraniums immenses, se disputent les moindres coins du rocher.

1. *Hyères ancien et moderne.*



Bormes. — L'Ermitage.

Les ruines du château gardent de l'oubli le nom de la belle Suzanne de Villeneuve, baronne de Grasse et de Bormes, qui sut venger la mémoire de son mari, Pompée de Grasse-Bar, assassiné, dans la nuit du 13 février 1589, par Gaspard de Pontevès, comte de Carcès.

De la terrasse de l'ancienne demeure féodale, le regard découvre à la fois la mer et les pentes des montagnes voisines, avec leurs vallées profondes.

Mais, pour jouir d'un tableau beaucoup plus grandiose encore, il faut gravir la montée conduisant à l'ermitage de *Notre-Dame-de-Constance*. Si le chemin est fatigant, quel horizon il domine!

Au midi, sous nos pieds, c'est une sorte de vaste jardin, c'est le bourg suspendu aux monticules rocheux qu'il suit dans leurs ramifications, et avec lesquels ses maisons semblent s'écrouler devant la mer bleue, devant les îles, aux plages étincelantes.

Regardons vers le nord, le contraste est absolu. Les cimes des montagnes, hérissant leurs dentelures les unes au-dessus des autres, se font noires et comme agitées. Des gorges étroites, sombres, encaissées, se cachent sous les châtaigniers majestueux, sous le pin, aux aiguilles rigides, sous le chêne-liège, au feuillage un peu morne.

Il semble que, soudainement, on ait changé de climat et que, du pays du soleil, on se soit transporté vers les régions plus sévères où l'été passe avec une prodigieuse rapidité.

Extrêmement étendu, le territoire de Bormes possède un rivage découpé en baies délicieuses. Aussi, par une pensée de génie, la municipalité a-t-elle voulu posséder sa *route de la Corniche*, route célèbre demain, si seulement elle devait être parcourue au delà de notre frontière!

Depuis *Brégançon* et les *caps Blanc* et *Bénat*, les bois et les rochers nous ont tenu fidèle compagnie, mais voici que, maintenant, nous rencontrons les sables, pour l'accumulation desquels plusieurs petits ruisseaux contribuent activement.

Le Lavandou, joli hameau pêcheur, est bâti sur cette plage sablonneuse. Ses marins explorent la rade et les eaux voisines, puis, quand vient le passage des sardines, ils approvisionnent l'atelier de salaisons, établi près du port. Mais nous savons que la sardine se fait rare depuis deux ou trois ans. Le Lavandou n'a pas échappé à cette loi, conséquence d'une pêche aveugle[1].

Avec les toits rouges des maisons, leurs façades récrépies de bleu ou de rose; avec les collines qui lui donnent un premier plan gracieux pour atteindre vers les montagnes profilées sur le ciel; avec sa plage et ses barques le hameau reste l'une des plus charmantes haltes de la route.

Cependant, les termes exprimant toutes ces beautés vont nous manquer, si nous ne les répétons fréquemment, car il faudrait louer à chaque pas.

1. Voir, pour cette importante question : le vol. *côtes Bretonnss*, chap. Douarnenez et Concarneau; le vol. *côtes Vendéennes*, chap. Port-Louis, Etel et Noirmoutier; le vol. *côtes Gasconnes*, chap. Royan et le vol. *côtes Languedociennes*, chap. Banyuls sur-mer et Collioure.

Saint-Clair, par exemple, cache au fond d'une gorge, entre deux montagnes élevées, dénudées, sa vieille petite chapelle en ruines, jadis lieu préféré d'un joyeux *romérage* (pèlerinage-fête) célébré le lundi de la Pentecôte. Dans ce vallon, où se réunissent deux ruisselets débouchant sur le rivage d'une crique, de très vieux oliviers vivent, superbes, et recouvrent, de leurs branches, le porche encore debout de l'ermitage. Avec les poètes, on serait tenté de s'écrier : « Oh! que la vie aurait de douceur, loin de tout bruit mondain, dans cette aimable solitude! »



Le Lavandou.

Mais, déjà, les piquets indicateurs du futur chemin de fer littoral sont placés; hâtons-nous de parcourir ce beau pays avant que la fumée des locomotives y projette son ombre.

Le vallon de Saint-Clair se prolonge en pentes superposées et adoucies, qui nous conduisent à *la Fossette* et à *Aiguebelle*, gorge d'aspect romantique où, comme son nom l'indique, un filet d'eau, glissant le long des roches élevées, joue le rôle d'une cascade en miniature; l'écume brillante s'accroche aux pointes de granit et leur donne des reflets de pierres précieuses.

Nous dépassons la *pointe Layet* et nous entrons dans l'admirable parc naturel de *La Cavalière*, tout couvert de bois, de bruyères arborescentes et parfumées, jusqu'à la limite des eaux marines. Rien de délicieux comme les oppositions de nuances offertes par les rochers, les arbres, la mer bleue, transparaissant sous la verdure intense, le calme reposant de la plage, arrondie

en cercle et ouvrant sur un cirque de montagnes, avec de petites assises gazonnées que, volontiers, on prendrait pour des talus de fortifications, d'où, peut-être, le nom de la baie.

Que deviendra la Thébaïde enchantée? Sa plage, sans doute, sera promue au rang de station balnéaire, car elle possède tout ce qui peut charmer. La rade s'étend en avant avec ses iles ; un petit ruisseau baigne des prairies où



Baie de Bormes. — Ruines de la chapelle Saint-Clair.

croissent, vigoureuses, les plantes odorantes les plus diverses. Les bouquets de bois abritent contre le soleil trop ardent. Néanmoins, nous l'avouons, au bruit, au mouvement mondain, nous préférons la chanson des flots, chanson douce ou voix éclatante résonnant dans une conque d'émeraude et de saphir, sous un ciel légèrement traversé par des nuages floconneux et devant les montagnes tout embaumées de fleurs sauvages.

La Cavalière est le point le plus chaud du département, mais c'est, en même temps, l'un des mieux abrités, l'un des mieux cultivés. Nous le voyons dans sa beauté géniale. Puisse l'avenir ne pas trop le mutiler!

Marchons toujours : voici *Pramousquier*, baie où s'allongent des caps, où se creusent des vallées, où les champs fertiles et les bois exubérants empiètent jusque sur la mer. Semblable à une immense corbeille posée sur une coupe gigantesque, telle est cette côte si régulière, estompée de chênes-lièges, de pins, d'oliviers, de myrtes, de bruyères, de fougères, de genêts, d'arbousiers.

Une journée y aurait la durée d'une heure et l'on regretterait de n'avoir pu tout admirer.

Il nous faut pourtant revenir un peu vers l'intérieur du pays, si nous voulons nous rendre compte de ses ressources; aussitôt, nous nous trouverons



Baie de Bormes. — Anse de Pramousquier.

dans une magnifique forêt domaniale, appelée du *Don*. Elle faisait partie des anciennes *terres gastes*, forêts ou bois des Maures qui, pendant longtemps, furent en la possession de la ville d'Hyères et du bourg de Pierrefeu[1].

Les arbres résineux y dominent, ainsi que le châtaignier dont, plus loin, nous rencontrerons des fourrés splendides.

Des ruisseaux arrosent la forêt et tombent dans le torrent de la *Môle*, qui la traverse. Le nom de ce cours d'eau est emprunté à la principale agglomération habitée qu'il baigne. D'ailleurs, après l'avoir dépassée, il n'est plus connu que sous l'appellation de *rivière de Remoux*, bientôt changée encore pour celle de *rivière de Giscle*, définitivement adoptée jusqu'à son embouchure dans le golfe de Grimaud ou de Saint-Tropez.

1. Bourg situé entre Hyères et Collobrières, en pleine forêt et en pleine montagne.

Les maisons des gardes forestiers animent le couvert des grands arbres. Plusieurs occupent de petites gorges pittoresques, où un ruisseau jaseur serpente à travers les roches. Puis les montagnes se rapprochent, laissant à peine au bourg de La Môle la possibilité d'occuper le fond d'une longue vallée.

Dans ce lieu où la population ne trouve pas grande ressource, depuis la ruine des vignes, l'existence, il y a peu de temps encore, était rendue très difficile, par suite de l'état des routes. Aussi les maisons se dispersaient-elles un peu de tous côtés, et la municipalité avait grand'peine à vaquer à ses différentes fonctions. On en peut juger par les curieuses pièces suivantes, empruntées aux archives du bourg[1].

« Vû l'extrait de la délibération du conseil général de la Commune de La Molle, *lieu inhabité* (étrange contradiction entre le mot Commune et l'épithète qu'on lui accole!), en date du huit décembre dernier, qui accorde une somme de cent vingt livres à répartir entre les différens secrétaires greffiers qui ont vaqué en cette qualité pour la d[e] Commune, et encore une somme de cinquante six livres en faveur du S[r] Reybaud, pour quatorze journées par lui employées pour les affaires de la même Commune, au moyen de quoi ni le S[r] Reybaud ni le S[r] Roux préposé à faire le compte et recevoir les déclaracions des bestiaux soumis à la taille, ne formeront aucune demande contre la d[e] Commune. Vû aussi la suplique à fins d'autorisation de la d[e] délibéraôn (*sic*) Et L'avis du directoire du Distric de Fréjus.

Signé : Jullien S[re].

Et si l'on veut savoir quel était l'avancement de l'instruction dans la future commune, il faut lire la pétition suivante :

« *A Messieurs les membres composent le Directoire du Département.*

« Messieurs

« La commune de La Molle a l'honneur de vous suplier très respectueusement et très instamment de vouloir bien authoriser et omologuer la délibération prise dans le Conseil général dicelle le huit du courant.

« La commune de La Molle composée touts dilitérez (d'illétrés) n'y ayant que trois personnes qui signent par un restes d'abitude dont le maire sousigné est du nombre, ils ont toujours été obligés d'avoir recourts ades étrangers de la ditte commune pour occuper la charge de greffier aleffet decrire les delibérations et faire les en resgistrations des decrets de l'assemblée nationnalle, et letres, patantes du Roy et autres pieces que nous recevons depuis environs vingt mois.

« Le S[r] Rembert de Cogolin depuis touts temps greffiers las desdits enregistrements donna sa démission. Les S[rs] Ogier fut prie d'occuper a sa place illacceptat mais après environ deux mois fatigue des ces enregistrements fit encore sa démission et l'un et l'autre demandaient un juste salaire de leurs paines ainssy que faisseit la communotté de Cogolin de dix sols pieces des dits enregistrements.

« La commune de La Molle ne trouvant plus personne a Cogolin qu'il voulut occuper cette charge fut nécessitée de s'adresser au S[r] Reibaud fils M. chirurgien du lieu de Grimaud qui

1. Nous les devons à la bonne obligeance de M. Michel, instituteur à La Môle, que nous remercions bien sincèrement pour cette intéressante communication. On voit si ses fonctions étaient utiles au pays!

fort causé dans son états cé faissait une paine d'aceeter a cause du derangement que cette charge luy pouvait occasionner lequel nécondessandit quala priere que les accaptant luy firent toujours sur l'assurance dune juste indennité et d'aprés la confiance qui luy taimoignerent. Les dit Srs Rembert et Ogier demendent acor et acris le payements de leurs traveaux disant quils ne sont pas dune condition, pire de celle des greffiers des autres communes dont les uns recoivent dix sols de chaque enregistrement et d'autres sont payez 400tt en sus des salaires ordinaire pour leurs paines extraordinaires. Et veulent metres encause la commune laquelle fait cequelle peut pour les radoucir dans lesperance que vous daigneray Mrs permetre aladitte commune de pouvoir les satisfaire paraissent assés juste que ceux qui ont travaillé ou qui travaillent retirent une juste recompance de leurs paines.

« Outre la demende de ce Mrs il paraint aussy juste que le greffier soit paié de ses paines, et les dérangement tout concidérables par les frequant voyages quil est obligé de faire et surtout dans la saison critique ou nous sommes par les frequantes inondations et le gayements des revieres qu'il est obligé de traverser; il luy est dû dailleurs quatorzes journées quil a vaqué dans le courant deleté pour linteret de la commune et des communistes et nevoyents encorre aucunne aproche de peyements il offres comme les enciens greffiers sa demissions et de faire comme eux de metre en cause la commune, laquelle voyant l'ambaras ou elle ce trouverait sans greffiers et labsoluë inposibilitté d'en trouver un autre la prié en corps de conseil de ne point se demetre et a deliberé une somme determinée de cents vingt livres pour dicelle pouvoir peyer les enciens greffiers ce qu'il peut leur être deu, que pour peyer le greffier actuel au moins jusquau lafins de ce mois et de quatorzes journées qui luy sont dues; moyenent ce dernier peyement le Sr Reibaud et Roux ont declarer audt conseil ne riens demender de ce quils luy seroit dû du compte des bestieaux.

« Laditte commune de La Molle et les soussigné en joignant lextrait de la ditte deliberation aupresent vous suplient tres humblement, et osent esperer de votre sagesse que jettant un coup d'eil compatissant sur letat actuel dicelle vous daigneray l'autorisé et ils ne cesseront de faire des vœux pour votre conservations. »

La commune a bien changé; des routes parfaitement tracées la rattachent aux divers centres du département; elle possède des écoles et elle peut voir accourir les géologues empressés de signaler ses trésors.

La Môle, en effet, possède une carrière de serpentine, d'où l'on extrait des blocs magnifiques de taille et de couleur. Nombre de seuils, de chambranles, d'encadrements de portes ou de fenêtres, sont formés par ces blocs qui, bien que dans leur état natif, présentent un grain et des nuances admirables.

Plus loin, la montagne de *Malavieille* ou *Maravieille* se creuse en un gouffre d'aspect et de structure évidemment volcaniques.

Une exploration complète du *Pays des Maures* serait, d'ailleurs, fertile en résultats de tout genre. *La Provence de la Provence*, comme on a si bien appelé cette contrée, n'a pas seulement été en proie aux Sarrasins et aux bandits rassemblés sous leurs étendards; elle fut connue des Anciens, non, probablement, dans son massif montagneux, puisque les *Itinéraires romains*, tout comme le chemin de fer de Paris-Méditerranée, traçaient une grande

courbe pour éviter de pénétrer dans ces vallées si belles, mais aux abords semés d'obstacles. En revanche, la côte était explorée par les navigateurs, qui savaient y trouver des profondeurs excellentes et des abris contre les rafales des vents du nord et du nord-ouest. Toutefois, ils devaient craindre les fâcheuses surprises des vents du sud et de l'est; car, directement battu par eux, ce littoral rocheux offre alors de très sérieux dangers. En conséquence, les stations de relâche, où l'on pouvait retirer avec soin les navires à terre, étaient multipliées.

Depuis Fréjus jusqu'à *Pomponiana*, dont nous avons vu les ruines sur la plage de Carqueiranne, trois escales se rencontraient, correspondant aux trois baies principales du Pays des Maures : *le golfe Sambracitain*, aujourd'hui appelé de *Grimaud ou de Saint-Tropez*, le mouillage d'*Héraclée*, au fond de la *baie de Cavalaire*, le port d'*Alcône*, au fond du golfe de Bormes.

Il ne faudrait cependant pas en inférer que ces emplacements ont été déterminés d'une manière absolue : tout au contraire; mais il y a des probabilités de ne pas trop se tromper, en considérant ces trois points comme ayant participé au mouvement maritime des temps anciens, puisque, sur le rivage, on a trouvé et l'on trouve encore des ruines antiques.

Dans la rade de Bormes, entre le cap Nègre et la pointe Layet, ces ruines sont nombreuses : pavés, briques, poteries, urnes, médailles, meules à main. Si l'on n'est pas en présence de ce qui fut *Alconis* ou *Alcone*, du moins était-ce une station de certaine importance.

A *Cavalaire*, baie magnifique, nettement dessinée en arc de cercle orienté du nord au sud :

« On aperçoit encore les fondations d'une jetée antique enracinée au rivage et qui s'avançait en mer, en décrivant un arc de près de 40 mètres; l'abri derrière cette jetée formait le port.... On n'a jamais fait de fouilles sérieuses et méthodiques au fond de la baie; les débris que l'on y a recueillis ont été trouvés à fleur de sol et sont tous de provenance romaine. Rien, d'ailleurs, ne mérite d'être particulièrement noté.... La ville portait, cependant, le nom pompeux d'*Heraclea Caccaberia*, et cette désignation est intéressante parce qu'elle évoque le culte d'Hercule et le souvenir de Carthage, dont un des anciens noms était *Kakkabé*. Nul doute par conséquent que la colonisation romaine n'ait occupé l'emplacement d'une ville très ancienne, connue et peut-être habitée depuis plusieurs siècles par les navigateurs phéniciens[1]. »

Il serait bien difficile, assurément, d'admettre que les marins de Tyr et de Sidon, comme plus tard ceux de Carthage, eussent pu délaisser ce littoral où ils trouvaient tout ce dont ils avaient besoin : du bois, de l'eau potable, fournie par les petits torrents côtiers, du poisson, du corail.

1. M. Lenthéric, *La Provence maritime ancienne et moderne.*

La baie de Cavalaire est maintenant bien délaissée par la marine; mais on peut espérer que la création du chemin de fer d'Hyères à Saint-Tropez appellera l'attention sur ce magnifique pays, où se construisent un grand nombre de villas, destinées, sans aucun doute, à voir accourir plus tard beaucoup d'hivernants, qui se reposeront au milieu de jardins de dattiers, de citronniers et d'orangers.



Gassin. — La Terrasse.

La chaine de montagnes qui l'abrite n'a pas moins de 400 mètres de hauteur; elle arrête les vents du nord et se prolonge en monticules pittoresques vers la mer. Le golfe lui-même, fort étendu, est compris entre les caps *Cavalaire* et *Lardier* et fait partie de la commune de Gassin.

Nous avons déjà dit que la plupart des centres habités de la contrée occupent des hauteurs fort escarpées. Les hameaux nouveaux ont, peu à peu, déserté ces positions, gênantes à notre époque, et ils se multiplient en avançant vers la mer. Mais, entre les plus anciens, Gassin se fait remarquer par sa position sur une crête aiguë, absolument escarpée de tous côtés, et atteignant au moins 200 mètres d'altitude.

Ici le mot « aire » serait bien justifié. Nous contournons le rocher, au moyen d'une route obtenue en lacets sur le flanc de la montagne. Au fur et à

mesure que nous nous élevons, la vallée plonge à des profondeurs vertigineuses, où moutonnent les châtaigniers, les pins, les chênes-lièges, pendant que, de l'enceinte de jolis jardins, s'élèvent le dôme majestueux des palmiers et les branches, chargées de fruits, des orangers ou des citronniers.

Bien cultivée, la terre se montre généreuse et permet des haltes agréables; enfin, on pénètre dans le bourg. Jadis fortifié, ses murailles paraissent dater du douzième ou, au plus tard, du treizième siècle. Une porte subsiste, très étroite, car, non seulement elle rendait la défense plus facile, mais ses constructeurs avaient bien été forcés de limiter leurs travaux aux exigences de la configuration du sol.

La seule inspection des lieux fait tomber l'assertion que Gassin n'eut jamais de seigneur particulier, et le très savant travail de M. Germondy, sur La Garde-Freinet[1], donne des détails précis sur la localité, sur sa fondation, sur ses seigneurs.

Nous voulons, nous, avant tout, signaler la beauté superbe de cette position où, vers le nord, s'amoncellent les montagnes et les forêts; où, vers le sud, miroite l'azur de la vaste baie de Cavalaire, encadrant cent tableaux différents d'une grâce extrême.

Oublions donc, pour un instant, les Sarrasins et autres pirates acharnés à la ruine de ces contrées.

Nous les retrouverons toujours assez tôt, à Saint-Tropez, à Grimaud, à La Garde. Saturons notre regard de ces paysages où le charme le dispute à l'originalité. Emplissons nos poumons de l'air embaumé par les émanations des jardins; puis, reposés et encouragés par l'espoir de rencontrer de nouvelles merveilles, reprenons la route fatigante conduisant à Ramatuelle.

L'escarpement y est, pourtant, moins considérable : l'altitude du bourg ne dépassant pas 75 mètres. Par malheur, on a négligé d'en ménager assez les pentes.

Il y a trente ans à peine, ni ces pentes ni le vallon n'étaient cultivés. Avait-on gardé souvenir des incursions sarrasines, qui laissèrent une trace au *Castellas*, sur la montagne des *Cuguillières*, où se rencontrerait un *rebath?* Cela n'est pas, bien entendu, présumable, et, si nous en parlons, c'est pour noter, en passant, un fait remarquable. Les cultures établies, comme nous venons de le dire, ont nécessité, depuis une trentaine d'années, d'énormes mouvements de terrains; pourtant, *jamais* il n'y aurait eu de découvertes intéressant l'archéologie locale, on nous l'a *formellement* assuré. Une fois

1. Publié en 1865 dans le *Bulletin de la Société des sciences, belles-lettres et arts du Var*, séant à Toulon.

de plus, nous pouvons oublier la gent mauresque, bien que nous soyons frappés de la physionomie étrangère du nom du bourg.

La colline qui le supporte est disposée en larges gradins où croissent l'olivier, le figuier, le chêne-liège, le blé. Sur la place principale, un orme, tout creusé par l'âge, serait du nombre de ceux que Sully fit planter dans les communes de France. L'église possède des autels ornés selon le goût espagnol,



Ramatuelle. — Vue générale.

mais l'agrément de Ramatuelle consiste dans le coup d'œil enchanteur qu'il a sur la campagne, où les blocs de granit, surgissant du milieu des champs féconds, créent, à ces champs mêmes, une physionomie encore plus pittoresque ; et sur la mer, où les limites communales lui ont donné le *cap Camarat* et la vaste plage de *Pampelonne* ou *Pampelanne*.

Désormais, la côte s'infléchit vers le nord. Après avoir formé la *baie de Briande*, enfermée par le *cap Lardier* et le *cap Cartaya*, elle court en se dentelant et en formant plusieurs petits mouillages, tels que celui de *Bon-Porté*, jusqu'à la pointe *de la Moussure*, dépendant de l'ensemble du *cap*

Camarat. Sur le sommet de ce dernier, on a construit un phare de premier ordre, à feu tournant et à éclipses, ainsi qu'un sémaphore.

Le paysage a encore gagné en grandeur. Vers notre droite, la mer s'étend à perte de vue, plus bleue que le ciel bleu; sur notre gauche, le rivage, légèrement creusé par l'*anse de Pampelanne* (ou *Pampelonne*), présente aux baigneurs une superbe, une immense plage, bornée, au nord, par la *pointe Pinet*. Toujours dans cette direction, apparaissent les dernières lignes si-



Ramatuelle. — La place.

nueuses du littoral du Var et les premiers profils de celui des Alpes-Maritimes.

Un vaste promontoire, découpé en baies, où l'on rencontre les sables *des Salins*, encore propices aux baigneurs, et plusieurs pointes, dont les principales sont le *cap de Saint-Tropez*, la *pointe d'Ay* et la *pointe Saint-Pierre;* ce promontoire forme la rive méridionale du *golfe de Grimaud* ou *de Saint-Tropez*. Dépassons-en l'extrémité, et contournons l'anse profonde *des Canoubiers*. Une langue de terre s'allonge dans le golfe et une citadelle couvre son dernier plan. Des tours, des maisons, un port se dessinent : nous sommes à Saint-Tropez.

CHAPITRE XXVII

SAINT-TROPEZ ET SON GOLFE. — COGOLIN — GRIMAUD

Nous avons lu, dans les instructions du maréchal duc de Mirepoix, que « la ville de Saint-Tropès mérite attention, quoiqu'elle n'ait d'objet qu'elle-même, mais elle est *commerçante* et pourrait être un objet pour l'ennemi. Il serait nécessaire d'établir une batterie qui pût deffendre son port, le fort qui est au dessus ne pouvant être d'aucune utilité pour sa deffense ».



Armes de Saint-Tropez.

Ces derniers mots sont encore, croyons-nous, l'expression de la vérité. Un fort comme celui qui défend la colline de Saint-Tropez ne semble pas être de nature à arrêter l'ennemi.

« Ne savons-nous pas nous garder nous-mêmes? » répondent alors les Tropéziens.

Ils ont raison de se montrer fiers de leurs annales, ces braves marins dont les ancêtres firent si souvent preuve d'héroïsme et qu'ils sont prêts à imiter.

Mais, aujourd'hui, l'héroïsme ne saurait vaincre les moyens de *destruction* nouvellement inventés, et une autre défense matérielle s'imposait. Nous avons lieu de croire qu'elle est établie. Quant au grand commerce de jadis, il est bien déchu. Par exemple, la pêche du corail, si rémunératrice, n'existe plus, et les ateliers de salaisons voient chaque jour diminuer leur travail, par cette raison que, depuis plusieurs années, les mauvais temps ont sévi, coïncidant avec

l'accroissement des bandes de marsouins, grands destructeurs de poissons[1].

Mais Saint-Tropez reste toujours un débouché important des produits de la région des Maures : bois, liège, minerais, fruits, vins.

Faut-il voir dans ce petit port l'*Heraclea Caccaberia*, que parfois on place dans la baie de Cavalaire? Cette opinion a été souvent émise et la Convention s'y rangea, lorsqu'elle changea le nom de la ville en celui d'Héraclée.

Une fois de plus, laissons les discussions étymologiques de côté : trop rarement elles se résolvent d'une manière satisfaisante pour tous.

Ce que nous savons, c'est qu'une ville ancienne s'élevait sur l'emplacement de la ville moderne et que son nom lui fut donné en l'honneur d'un saint martyr, natif de Pise : Torpès ou Tropez.

Entièrement détruite par les Sarrasins, à deux reprises différentes, la cité fut rebâtie plus en avant dans les terres, là même où l'on trouve le hameau dit : *Ville-Vieille*. Puis, quand les pirates eurent été vaincus, les habitants revinrent sur la côte du golfe Sambracitain et relevèrent leurs maisons des ruines.

Un troisième désastre les atteignit en 1388, époque de la grande querelle entre les maisons d'Anjou et de Duras.

Les Tropéziens languissaient dans une inertie voisine de l'anéantissement, orsque Jean Cosse, digne général du bon roi René, songea à leur donner pour auxiliaires, sous la conduite de Raphael de Garezio, cinquante familles génoises. Ces étrangers accueillis avec faveur et exemptés de toute charge, autre que la défense de la ville, se montrèrent reconnaissants, chose à enregistrer (1470). Sous leur impulsion, le courage des habitants se ranima, les murailles furent reconstruites et le commerce prit un très sérieux essor. Jusqu'à la fin du seizième siècle, les relations avec le Levant eurent une incessante activité : par suite, la prospérité devint grande.

Mais les épreuves se représentèrent; ce fut d'abord le connétable de Bourbon, qui voulut s'emparer de la ville : il fut victorieusement repoussé. En 1556, les corsaires africains tentent un coup de main sur Saint-Tropez : ils sont vaincus. Également vaincu est le duc de Savoie (1592). Henri IV, heureux de l'humiliation du duc, adressa aux Tropéziens deux lettres de félicitations.

En 1636, le 15 juin, nouvel exploit contre les Espagnols, qui mirent le siège devant la ville et essayèrent de s'emparer de plusieurs vaisseaux de guerre, que l'on radoubait dans le port. Les assiégés firent des prodiges de valeur et les assaillants se retirèrent après avoir perdu grand nombre des leurs, dont un des principaux officiers.

1. *Statistique des Pêches maritimes*

Principalement, en cette dernière affaire, les habitants *seuls* figurent au combat. A eux, par conséquent, revient tout l'honneur de la victoire.

Un peu plus d'un siècle passe et le golfe paraît appelé à l'honneur de devenir port de guerre. Le maréchal de Belle-Isle y installe son quartier général et le bruit court, bruit souvent renouvelé, qu'une annexe du port toulonnais va être créée à Saint-Tropez. On fait remarquer combien le golfe se présente d'une manière heureuse, qu'il n'a pas moins de 4 kilomètres d'ouverture, sur



Le golfe.

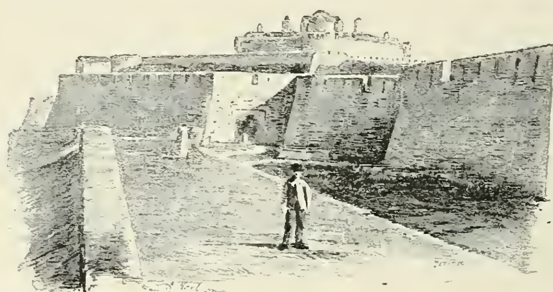
une longueur double, avec une superficie de 30 kilomètres carrés, une profondeur de passe atteignant 50 mètres et des mouillages de plus de 10 mètres touchant la côte.

Mais les observateurs, à leur tour, avancent que ces conditions excellentes sont très affaiblies par l'orientation de la rade, où les vents dangereux ont trop de force et où la grosse mer du large entre violemment. D'ailleurs, Toulon est à une assez grande distance et la rade d'Hyères, sa voisine, offre des avantages autrement importants; cette dernière opinion a prévalu, elle est justifiée. D'autre part, la marine marchande est allée où se rencontrent de meilleurs débouchés. Marseille, il va sans dire, a conservé la plus large partie de ce mouvement.

Il y a quarante ans à peine, le commerce maritime de Saint-Tropez comptait un ensemble de plus de 30 000 tonnes, rapidement réduit à 25 000, à 20 000, puis à 10 000 tonnes. Le chiffre entier des transactions repose maintenant, nous le savons, sur les produits de la région des Maures.

Pour répondre aux vœux des marins, le port, néanmoins, a été agrandi et une longue jetée le protège de la grande mer, en lui donnant un tirant d'eau de près de 5 mètres. Le fond est très bon et il en a sérieusement besoin, quand le mistral y envoie avec fréquence ses rafales tempêtueuses.

Mais une autre circonstance a empêché Saint-Tropez de prendre le développement auquel, peut-être, il eût participé. Nous voulons parler de sa situation écartée de toutes faciles routes terrestres et, par suite, privée de moyens d'améliorations. En fait, la petite ville est « au bout du monde », occupant un cap de son golfe, où l'on n'accède que par des « diligences » qui conduisent, après plusieurs heures de fatigue, d'un côté, à Hyères, de l'autre, à la station du Luc, sur le chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.



Saint-Tropez. — La citadelle.

Un second moyen existe, mais il arrive que l'état de la mer le rend souvent précaire. C'est un bateau à vapeur conduisant à Saint-Raphaël, autre station touchant Fréjus. Si le projet de voie ferrée littorale ne rencontre aucune entrave, tout changera bientôt et Saint-Tropez deviendra une station visitée. Nous n'osons dire : très commerciale, le négoce changeant avec hésitation ses habitudes, et, d'ailleurs, les avantages qu'il trouverait ne paraissent pas être encore assez considérables pour motiver de sérieuses espérances.

Nous ne voulons certes pas avancer que d'heureuses modifications ne se produiront jamais, nous estimons seulement qu'elles peuvent se faire attendre.

Mais, dans la période d'expectative, Saint-Tropez bénéficiera du charme de sa situation, de l'originalité que ses constructions n'ont pas encore perdue et de la beauté de sa campagne. Deux vieilles tours rappellent les luttes d'autrefois et plusieurs maisons présentent quelque chose du type architectural

espagnol. La maison du général Allard est reconnaissable au style oriental de sa façade.

Grand nombre de cours sont intéressantes à explorer; on y pénètre par de véritables petites poternes, enserrées dans des tourelles aux gracieux portails. Quelques rues commencent à s'ouvrir à l'air, au soleil, mais les autres sont encore en majorité; pourtant, un véritable progrès a été accompli.

Un jour, la ville apprit qu'une petite cité perdue, comme elle, à l'une des extrémités de la France, Châteaulin-en-Bretagne[1], venait, précédant Paris, d'adopter la lumière électrique, au lieu du gaz ou des essences minérales. Pourquoi n'imiterait-elle pas un si bon exemple? Ce fut chose faite; l'électricité a remplacé tout autre système et c'est chose étrange, dans des rues où le Moyen-Age et l'Orient se coudoient, de marcher sous le blanc rayonnement des lampes à incandescence.

Les Tropéziens ont toujours fourni d'excellents marins et leur orgueil, très justifié d'ailleurs, est de se regarder comme les compatriotes de l'illustre BAILLI DE SUFFREN. Ils n'ont pas manqué de lui élever une statue. Pourtant, PIERRE-ANDRÉ DE SUFFREN est né au château de Saint-Cannat, près Aix-en-Provence, le 13 juillet 1726. Mais la famille du célèbre *bailli* avait des liens seigneuriaux avec Saint-Tropez et joignait le nom de la petite ville à son nom patronymique[2].

Embarqué à dix-sept ans, Suffren ne tarda pas à se montrer marin énergique, pour devenir plus tard habile tacticien, manœuvrier consommé, organisateur excellent, sachant allier la fermeté à la douceur et se faire craindre, en même temps qu'aimer et respecter.

Les victoires de Suffren ont été une des gloires de la marine française. Chevalier de Malte, il obtint le grade de bailli et tout de suite le consacra en aidant l'illustre La Galissonnière à vaincre l'amiral Byng et à prendre Mahon.

Mais le grand titre de Suffren devant l'histoire, c'est son rôle dans l'Inde, où il neutralisa les Anglais et où il fût parvenu à rétablir notre influence, si la diplomatie de cour s'était mieux rendu compte de notre position en ces pays lointains. Personne n'ignore les victoires du bailli devant Madras, Négapatam, Trinquemale, et la levée du blocus de Gondelour (1783), où le grand marin fut reçu avec une véritable fièvre triomphale.

« Parti capitaine en 1781, une cinquième charge de vice-amiral fut

1. Voir, pour tout ce qui concerne la ville de CHATEAULIN, le volume *côtes Bretonnes*, chapitre de ce nom, mais à l'époque où il a été écrit, la lumière électrique n'était pas encore établie.

2. Le grand marin s'appelait de Suffren-Saint-Tropez.

créée tout exprès pour lui, en 1784. Il était devenu l'idole de la foule, et il ne pouvait paraître en public sans que l'admiration excitée par le souvenir de ses exploits ne s'élevât jusqu'à l'enthousiasme[1].

Quatre ans plus tard, le 8 décembre 1788, Suffren mourait, laissant un nom glorieusement populaire. Il l'est surtout à Saint-Tropez, où sa statue s'élève sur le port même, comme pour encourager les marins à se pénétrer des mérites d'une carrière entièrement consacrée à la gloire du pays.

Nous l'avons vu, au reste, le courage des Tropéziens est digne d'un aussi grand modèle. Vienne l'occasion, ils sauraient, de nouveau, porter fièrement le drapeau de leur ville où, dans un trait de mœurs, bien spécial et pittoresque, s'entretient, vivace, le souvenir du passé. Nous voulons parler des *bravades*.

En Provence, et particulièrement dans le diocèse de Fréjus, la *bravade* est une procession pendant la durée de laquelle les hommes d'une paroisse, revêtus d'uniformes militaires, organisés en compagnies et marchant au bruit de tambours et de trompettes de guerre, déchargent devant la statue de leur saint patron les armes à feu dont ils sont munis.

Nulle part, une bravade n'excite un enthousiasme semblable à celui des Tropéziens. Jamais sa célébration n'y a subi d'interruption et loin d'être maintenant moins appréciée, elle semble au contraire redoubler l'émulation des habitants.

La ville, chaque année, organise deux bravades. La première a lieu le 16 et le 17 mai, exclusivement en l'honneur du saint patron, Tropez, officier de Néron et martyr de la cruauté de ce tyran envers les chrétiens[2].

Un *capitaine de ville*, choisi le jour du lundi de Pâques, appelle, la veille de la fête, les vaillants soldats destinés à former la procession. Lui-même est allé recevoir, des mains du maire, une *pique*, arme traditionnelle, insigne de sa dignité. Les armes (pique et tromblons) sont bénies à l'église, puis la statue vénérée du saint, escortée par le clergé, est portée au milieu des rangs pendant la journée entière et parfois bien avant dans la nuit, parcourant la ville et ses faubourgs. Il serait impossible de décrire ensuite la marche triomphale : bruit de tambours, chants, cris joyeux, détonations incessantes des tromblons, *dont jamais un seul malheur n'est résulté,* affirme

1. M. Léon Guérin, *Les Marins illustres de la France.*

2. Nous regrettons de ne pouvoir nous étendre plus longuement sur la tradition qui rattache l nom de saint Tropez à la petite ville provençale où, miraculeusement conduits dans une barque, les restes du martyr vinrent aborder. Sur ce sujet et sur les bravades, leur origine, leur organisation, nous renvoyons à l'ouvrage de M. l'abbé Espitalier, intitulé *Vie de saint Tropez.* Nous lui avons fait plusieurs emprunts.

la voix publique. Saluts du capitaine et du porte-enseigne devant la statue du saint, ponctués d'un redoublement du fracas des armes. Les *bravadeurs*



Suffren.

ne se tiennent pour satisfaits qu'autant qu'il leur est devenu impossible de faire un pas de plus. Alors, avec respect, la statue est reportée à l'église, en attendant la seconde fête, qui a lieu un mois plus tard.

Celle-ci, dite des *Espagnols*, garde la mémoire de la défaite de la flotte espagnole, arrivée le 15 juin 1636. Les Tropéziens attribuèrent leur victoire moins au courage qu'il déployèrent qu'à l'intervention de leur saint patron, et une

procession générale d'actions de grâce fut instituée par reconnaissance. Elle n'a pas, non plus, subi d'interruption et se célèbre toujours au milieu des manifestations enthousiastes d'une *bravade* superbe.

Elle offre cette particularité que, pendant la journée entière du 15 juin, on suspend à l'extérieur de la mairie la copie de la délibération instituant la fête; plus, trois tableaux du temps où sont peintes l'arrivée, l'attaque et la fuite des Espagnols.

Il n'y faut pas chercher grand mérite pictural, loin de là! Ainsi, chose curieuse, la toile représentant la fuite compte un *plus grand nombre de navires* que la toile donnant le spectacle de l'arrivée, malgré, bien entendu, la perte de plusieurs de ces navires, retracée dans le tableau de la défaite!

Et, vraiment, qu'importent ces naïvetés du peintre? On peut sans peine se borner à admirer le spectacle de la joie et de la reconnaissance populaires, si vraies, si spontanées. Cela est bien fait pour raviver dans l'âme un peu de la chaleur éteinte au contact du scepticisme de convention moderne. Et cette sensation est trop bien venue pour qu'on veuille chercher à l'atténuer par des remarques railleuses.

Quelques historiens ont reporté l'origine des *bravades* à l'invasion des Sarrasins. M. Germondy fait justice de l'erreur et, avec lui, M. l'abbé Espitalier fait remonter cette origine à l'époque même de la fondation de la ville, en la donnant rationnellement comme le résultat de l'humeur guerrière des premiers Tropéziens, comme la conséquence des habitudes belliqueuses auxquelles leurs institutions militaires les soumettaient.

« ... Et ce nom de *bravade* ne prouve-t il pas aussi l'origine de ces manifestations religieuses et militaires? Le mot, en effet, n'a jamais eu dans la langue française l'acception que nous lui donnons ici; il tire sa signification du patois primitif des Tropéziens, et il n'a pu servir, dès le principe, qu'à indiquer une réunion d'hommes braves et courageux.... Les habitants s'arment pour la défense de la ville, ils se servent ensuite de leurs armes pour honorer leur saint patron, et le nom que l'on donna primitivement à la milice guerrière, qui combattait derrière les remparts, fut ensuite conservé par la milice paisible qui escorte la statue de saint Tropez, le jour de la fête patronale. »

L'opinion est encore fortifiée par l'institution du *capitaine de ville*, organisateur et directeur de la fête; à l'origine, il était nommé dans le seul but de diriger la défense de la cité.

Rien n'est plus intéressant que de remonter, avec les coutumes populaires, la succession des siècles et de saisir ainsi, dans sa primitive saveur, la poésie ou la raison présidant aux institutions d'une ville, comme à celles d'un peuple.



SAINT TROPEZ — LE PORT

Mais il nous faut sacrifier cette étude, car nous n'avons pas encore parlé d'un autre nom célèbre de Saint-Tropez, qu'il serait injuste d'oublier.

Jean-François Allard naquit le 8 mars 1787. Les récits héroïques des marins tropéziens lui donnèrent de bonne heure le goût d'une vie aventureuse.

Tout jeune encore, il prit un engagement dans le vingt-troisième régiment de dragons. Ses états de service furent des plus honorables; mais, à la chute de Napoléon, il se retira dans sa ville natale d'où, bientôt, le « retour de l'île d'Elbe » l'arracha à l'inaction et lui fit reprendre du service. Pour peu de temps, car la mort du maréchal Brune, dont il était aide de camp, lui inspira la pensée de s'éloigner de France.



Saint-Tropez. — Vue générale.

Allard se rendit en Égypte, puis en Perse, où il fut très bien reçu, mais sans trouver matière pour son activité. C'est alors qu'il se fit un ami d'un roi de Caboul détrôné et, dans ses entretiens avec le vieux souverain, puisa le désir d'aller explorer cette contrée asiatique si peu connue. Mais, à peine arrivé, il entendit parler des exploits de Rundjet Sing ou Randjit Sing, roi de Lahore, et des projets de ce prince pour l'organisation de son armée à l'européenne. Allard n'hésita pas, il offrit ses services qui furent agréés.

Nous voudrions pouvoir relater l'existence du général (grade conféré par le roi) au Penjab, l'influence qu'il y exerça, attirant des officiers et des ouvriers français, afin de neutraliser de tout son pouvoir les intrigues anglaises.

Le drapeau français était devenu le pavillon national des Sykes[1], et Victor Jacquemont a dit quelle fut sa surprise d'entendre l'officier indigène, chargé de le garder, donner en langue française ses ordres à ses soldats.

Allard avait gagné toute la confiance du roi, dont il devint le neveu, par un mariage contracté avec *Bannou-Pandeï*, nièce de Rundjet Sing; il en eut cinq enfants.

Mais la nostalgie du pays natal accablait le général, qui finit par obtenir

1. Rundjet Sing appartenait à la race valeureuse des Sykes, en majorité au Lahore.

du roi la permission de revenir en France avec les siens, sous promesse formelle de retour à Lahore.

Allard conduisit sa famille à Saint-Tropez, régularisa son mariage selon la loi française et voulut faire inscrire ses enfants sur les registres de l'état-civil de sa chère ville natale.

Ce fut l'événement de l'époque, et pourtant il coïncidait avec une cruelle circonstance : l'invasion du choléra en Provence (11 février 1836).

Un peu plus d'un an après, Allard voulut tenir ses promesses au roi de Lahore; il partit le 20 juin 1836, laissant sa famille à Saint-Tropez, où il espérait bien revenir.

Mais le général retournait dans l'Inde avec le titre de « chargé d'affaires » du gouvernement français; ce fut, *peut-être*, la cause de sa prompte disparition. Nous disons « peut-être », la lumière n'ayant pas été entièrement faite sur cette mort, arrivée trop à point pour que des rumeurs persistantes n'accusassent pas les infatigables ennemis du nom français dans l'Inde et ailleurs.

Le général Allard expira le 23 janvier 1839, et sa très courte maladie de huit jours offrit tous les symptômes d'un empoisonnement. Avec lui, périssait l'œuvre entreprise au Lahore, et l'influence anglaise ne tarda guère à y devenir souveraine, quand Rundjet Sing mourut à son tour, le 27 juin.

La famille du général ne quitta pas Saint-Tropez. Mme Allard y mourut le 15 janvier 1884, âgée de soixante-dix ans, laissant deux filles honorablement mariées et deux fils officiers dans notre armée.

Un seul des deux frères survit, l'aîné étant mort, comme sa mère, en 1884. Le souvenir du Français dévoué à sa patrie est conservé avec respect dans la ville de Saint-Tropez, qui a voulu donner le nom du « général Allard » à l'une de ses rues[1]. En agissant ainsi, elle s'honorait elle-même.

Nous ne quitterons pas le port tropézien sans avoir souhaité que les améliorations depuis longtemps décidées lui soient enfin accordées. Elles sont au nombre de trois.

Construction d'un épi destiné à rétrécir la passe et, par conséquent, à mettre le port à l'abri des vents du nord-ouest. — Établissement d'un bureau de port, souvent demandé par le conseil municipal. — Construction d'une grue de chargement, reconnue indispensable par un vœu du conseil d'arrondissement.

1 Sur l'honorable initiative de M. Chesnon de Champmorin, maire de Saint-Tropez.

Tout cela, répétons-le, est approuvé, mais non encore exécuté. Le joli port attend avec impatience; faisons pour lui les meilleurs vœux.

Et admirons encore combien il est pittoresquement situé, en avant de belles forêts de pins et de chênes-lièges, au pied de gracieuses collines, entouré de jardins où une flore précieuse s'épanouit, devant un golfe aux



Le pin de Bertaud.

contours superbes, limités par de hautes montagnes boisées.

Souvenons-nous que ces flots d'un bleu pur ont vu se dérouler, pour ainsi dire, l'histoire de la contrée entière.

Saint-Tropez mérite qu'un intérêt nouveau s'attache à sa fortune et, nous le croyons fermement, lorsque ses abords seront devenus faciles en tout temps, cette fortune croîtra avec rapidité, sinon comme station maritime, mais comme une halte charmante au milieu d'un merveilleux pays.

Nous allons suivre le rivage du golfe, indifféremment appelé de Saint-

Tropez ou de *Grimaud*, pour la raison que cette dernière petite ville en occupe le fond (extrémité ouest).

Le hasard d'un détour forcé nous conduit en face d'un patriarche végétal de la plus magnifique venue : un pin-parasol, appelé *Pin de Bertaud*, au fût très régulier, énorme, portant ses branches à une hauteur prodigieuse; plusieurs d'entre elles sont grosses comme un tronc d'arbre ordinaire, et, dans un angle formé par leurs ramifications, un figuier sauvage trouve moyen de vivre!

Porté par le vent ou par un oiseau, l'intrus a poussé, mêlant ses larges feuilles flexibles aux aiguilles rigides des branches de son hôte, et faisant briller sa couleur d'un vert plus clair sur ce fond noirâtre. Mais le parasite est stérile ou, du moins, ses fruits ne sont pas comestibles. D'ailleurs, qui donc irait volontiers les cueillir à cette altitude? Tout est bien ainsi, et le figuier et le pin, étroitement unis, restent une anomalie curieuse.

Au premier plan des assises des montagnes, où nous devons nous engager, COGOLIN se présente. D'aspect riant, le bourg ne dément pas cette première impression. Suffisamment bien bâti, un peu au delà du confluent des deux petites rivières de *La Môle* et de *Gicle*, il se distingue par son activité. Le territoire, bien cultivé, produit des fourrages, du blé, de l'huile, du vin, des légumes. Un haras y est établi. L'industrie du bouchon, favorisée par l'exploitation des forêts de chênes-lièges du pays, y est encore assez prospère, malgré la concurrence de l'étranger.

Une autre branche de travail : la sériciculture, promet de redevenir rémunératrice et mérite une attention spéciale, car elle trouve dans le pays un milieu favorable.

Au point de vue séricicole, on divise le Var en deux contrées distinctes, limitées par la voie ferrée de Marseille à la frontière; elles sont connues, la première, sous le nom de *Nord du département;* la seconde, sous le nom géographique de *Chaîne des Maures*. L'une et l'autre élèvent le *Bombyx du Mûrier*, vulgairement appelé ver à soie, et seulement de la race dite *annuelle*. Mais le Nord, mieux pourvu de mûriers, s'occupe du précieux insecte, au double point de vue du *grainage* et de l'industrie de la soie. Dans les Maures, les « éducations » sont faites à peu près uniquement pour le grainage : les sériciculteurs y sont au nombre d'une cinquantaine. Du reste, chacune des deux contrées reçoit, vers les mois de juin, beaucoup d'étrangers, surtout des Italiens et des Syriens, chaque année plus empressés à venir acheter des « graines ». Le pays des Maures y gagne de se voir très apprécié, car il semble être le milieu

par excellence de l'éducation du ver : ses « graines » ayant des qualités de robusticité en même temps que de finesse dans la production de la soie, traduites par une préférence des acheteurs.

Ces qualités sont dues à la restriction, en quantité, des éducations de vers élevés, *dans un même endroit*, méthode préconisée par M. Pasteur et des plus rationnelles, car une épidémie rencontre trop de facilités à s'étendre, quand les « sujets » se trouvent réunis en grand nombre.

A l'époque où la *pébrine* (nom pastorien) fit son apparition en France, le pays des Maures fut longtemps épargné et, une fois envahi, il se trouva, malgré tout, peu éprouvé. En particulier, la zone du golfe de Grimaud montra une grande résistance à la maladie, avantage que l'on peut sans crainte attribuer à l'éloignement des grands centres d'élevage du Nord et, aussi, à la réserve dont on fait preuve dans la taille des mûriers.

La campagne du Vernaton fut pendant longtemps la source de reproduction de la sériciculture française; les cocons s'y vendirent jusqu'à *cent francs le kilogramme* et les éleveurs ne pouvaient suffire à toutes les demandes. M. Pasteur n'avait pas encore fait ses belles découvertes et le Vernaton se croyait à l'abri de toute épidémie. Un jour, cependant, la *maladie mystérieuse*, ainsi que l'on nommait la *pébrine*, vint s'abattre sur les élevages et des échecs successifs remplacèrent les récoltes superbes.

Enfin, ému de voir la ruine menacer complètement le midi de la France, le gouvernement envoya M. Pasteur, avec mission de rechercher les moyens de vaincre le mal et de régénérer les races de vers à soie.

M. Pasteur trouva bientôt ces moyens et, tout de suite, il eut à soutenir une lutte des plus vives contre des savants italiens : la chose se comprend d'elle-même; mais aussi, hélas, contre des savants français; on niait jusqu'à des réussites éclatantes. Passons vite.

M. Pasteur n'a pas donné de moyen curatif; mais, peut-être, a-t-il fait mieux, puisque, sa méthode *prévenant* le mal, l'empêche de se déclarer.

Ce n'est pas, comme on le croit souvent, l'examen des *graines* qui conduit à cet heureux résultat; car un tel système présente l'inconvénient de faire porter l'expertise sur une marchandise produite, qu'un propriétaire ou un revendeur hésitera toujours à sacrifier.

L'examen a lieu sur les *papillons* et, avec l'aide d'études préalables, assez simples en elles-mêmes, *il permet de ne jamais produire de graines impropres à l'éducation des vers.*

Cette méthode l'emporte absolument sur celle dite *italienne*, qui consiste à faire éclore, à l'avance, une certaine quantité de graines et à en examiner

les vers destinés à produire la soie ; en outre qu'il y faut plus de temps, on a gardé, naturellement, des papillons dont la présence a pu contaminer le résultat d'une éducation entière. C'est avec raison que M. Pasteur a condamné ce système.

Plusieurs autres maladies font encore la désolation des magnaniers, ce sont la *flâcherie*, la *muscardine*, la *grasserie*, etc., ces deux dernières, peu fréquentes. Mais, toutes, ne sont guère que des variétés de la *pébrine* et de la *flâcherie*. Celle-ci étudiée également par M. Pasteur, tend à disparaître, du moins dans le pays des Maures, car le moyen de régénérer les races étant désormais trouvé, les échecs proviennent le plus souvent de la routine des éducateurs. Les centres de grainage du pays sont Gonfaron, Le Luc, Vidauban, Les Arcs, Le Muy, Le Plan de La Tour, Grimaud et Cogolin. On n'y dévide pas la soie : une seule filature existe à Trans ; la plus grande partie des cocons est achetée par l'industrie lyonnaise.

Ceux que l'on réserve pour le grainage atteignent un prix plus élevé, surtout dans la chaîne des Maures, et les produits y sont vendus, soit pour la France, soit pour l'étranger.

Diverses méthodes ont été appliquées aux graines, afin d'en obtenir, à volonté, l'éclosion : hivernation artificielle, brossage, percussion, électricité, action des acides.

M. Lenthéric rapporte à la langue romane le nom de Cogolin et, d'après M. LE BARON DE BONSTETTEN, cite la découverte d'un petit monument funéraire avec inscription grecque.

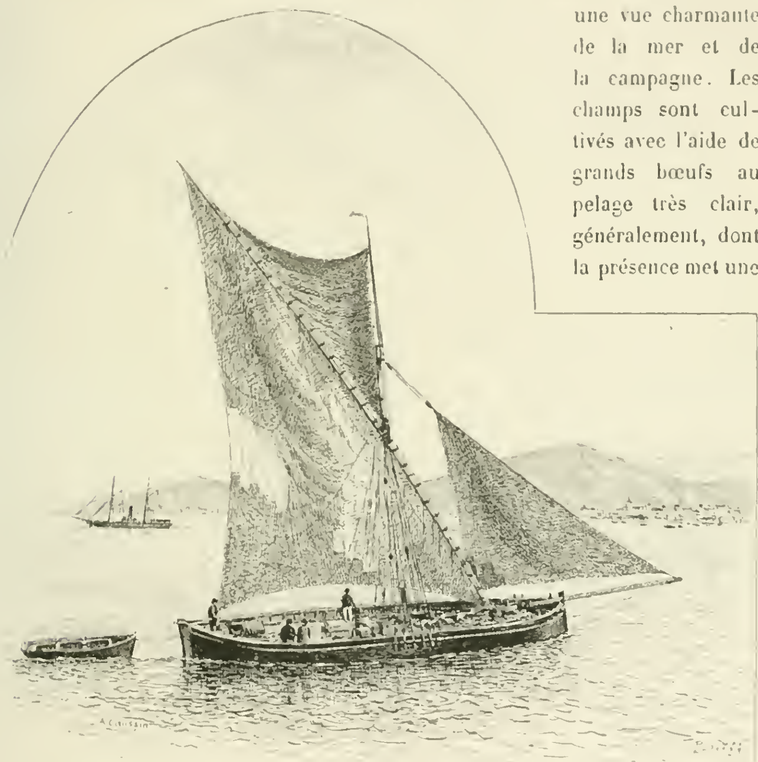
Nous-mêmes avons pu épeler une autre inscription, romaine, celle-ci, encastrée dans un mur de jardin et qui semblerait attribuer au bourg une importance assez grande. Il n'y a rien que de naturel dans cette circonstance, les conditions nautiques du golfe ayant été certainement connues des anciens navigateurs. Les travaux archéologiques se poursuivent patiemment ; ils amèneront peut-être une lumière complète.

Cogolin, nous l'avons dit, est d'aspect riant. Le château n'a laissé qu'une porte, surmontée d'une tour, et une grande partie de l'église semble être de beaucoup plus ancienne que la forteresse. L'un des piliers présente la date de 1087 ; l'arc du portail principal a reçu le millésime 1526 et les arcs doubleaux de la voûte celui de 1531.

L'encadrement de l'une des portes est en fort belle serpentine ; du reste, on retrouve cette pierre rare un peu partout dans le bourg, où l'on n'apprécia pas d'abord sa valeur : elle provient des carrières de La Môle.

Dans l'église encore, se trouve un triptyque signé et daté : *Harbupin*, 1540. Il représente saint Éloi, saint Antoine, saint Pons, et sa valeur nous paraît être réelle. Les ornements des personnages sont merveilleux de relief et l'ensemble ne serait pas déparé dans un musée.

Du haut de la colline, sur les flancs de laquelle se déroule le bourg, on a une vue charmante de la mer et de la campagne. Les champs sont cultivés avec l'aide de grands bœufs au pelage très clair, généralement, dont la présence met une



Grande péniche de la Méditerranée.

note piquante sur un paysage où dominent tant de traits exotiques.

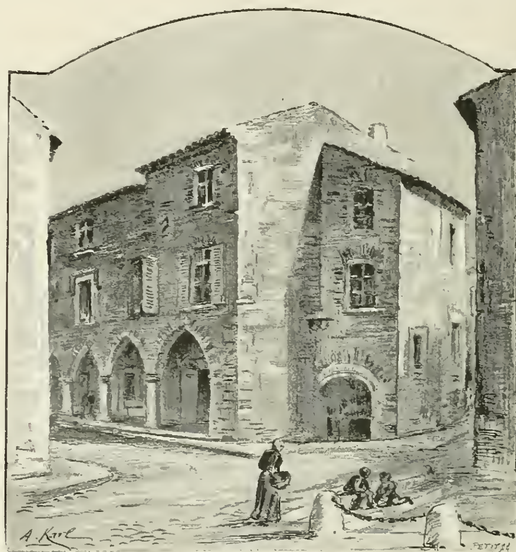
Aussi, les trois kilomètres qu'il nous faut parcourir pour arriver à Grimaud sont bien vite franchis : l'attention est si vivement sollicitée !

Tout d'abord, le bourg, étagé sur un monticule très raide, ne paraît pas mériter une appellation, qui est synonyme de maussaderie. Les maisons se poussent les unes au-dessus des autres, arrêtées seulement par la base des

ruines du château, fier édifice qui ne consent pas à mourir entièrement et veut toujours paraître défendre la contrée !

Quelques innovations dans l'ancien domaine féodal. L'eau, l'air, la lumière y ont, désormais, droit de cité. Plus d'une habitation neuve s'y élève. Pourtant, pénétrons plus avant, aussitôt le moyen âge nous reconquiert.

Voici des maisons à porches, avec arcades du quinzième siècle ; en voici d'autres qui présentent le cachet, très reconnaissable, du style italien et du



Grimaud. — Maisons à arcades.

style mauresque ; nous admirons un puits remontant à l'époque où, la poudre n'étant pas connue, il fallait non seulement un ciseau bien trempé, mais une patience à toute épreuve pour creuser à cette profondeur dans le roc vif.

Le château fut-il fondé par la reine Jeanne ou par Jean Gibelin Grimaldi, l'intrépide chevalier, la terreur des Sarrasins, qui vit son énergique intervention récompensée par la donation d'un fief situé au fond du golfe Sambracitain ?

Le nom moderne de Grimaud n'est autre chose que l'altération du nom patronymique du valeureux guerrier.

Quel qu'ait été le fondateur de la forteresse, cette demeure dépasse en élégance architecturale les autres châteaux de l'époque. On la regarde comme

l'œuvre d'artistes italiens. Abandonnée seulement à la fin du dix-huitième siècle, les hommes, plus que le temps, l'ont ruinée. Deux tours rondes subsistent, des ornements en serpentine les ceignent et forment le chambranle des fenêtres; quelques pans de murailles, une belle citerne et les pierres amonce-



Grimaud. — Ruines du château.

lées de la tour principale, qui devait être d'une grande élévation, voilà maintenant toute la forteresse.

Elle était admirablement placée pour surveiller une grande partie du littoral et le golfe en entier. Aux jours de sa puissance, elle devait produire un salutaire effet sur les pirates qui tentaient une descente dans ce beau pays.

Si mutilés qu'ils soient, ces débris sont encore d'une noblesse imposante et donnent au bourg une physionomie toute particulière.

Bâtie en granit grossier et par assises de gros blocs, l'église, de style roman, est assez remarquable par la construction de son chœur, niche immense, dessinée dans un massif carré, supportant un clocher élevé et plus moderne.

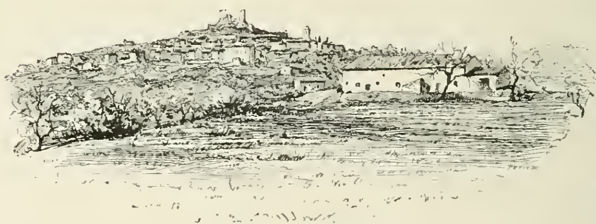
Partout on retrouve des témoins de la domination romaine et de l'ancienne époque seigneuriale : c'est un coin de cour, un écusson sur une porte, un vestibule, une tourelle, un escalier en pierre, blasonné aux armes du chevalier habitant la maison, ou bien encore c'est un reste de murailles, Grimaud ayant eu plus d'une fois l'honneur de servir de refuge aux gens du pays.

On finit par ne plus s'apercevoir que la viabilité laisse grandement à désirer, et que les émanations produites par les nombreuses fabriques de bouchons ne se dissipent pas assez promptement dans l'atmosphère.

Car le bourg de Grimaud est commerçant. Non seulement on y produit d'excellente huile d'olive, mais on y travaille le produit des belles forêts de chênes-liège, on s'y occupe des mines voisines et on y fabrique beaucoup de tuiles. La culture donne le blé, le seigle; la vigne tend à renaître et les jardins admirablement plantés y sont nombreux.

Si donc Grimaud a conservé les souvenirs du passé, il ne demande pas mieux que de prendre part au mouvement industriel moderne.

Cela arrivera quand de nouveaux moyens de communications terrestres lui auront été donnés, moyens promis dans un avenir peu éloigné et dont il saura, nous le croyons, largement profiter.



Grimaud. — Vue générale.

CHAPITRE XXVIII

LA GARDE-FREINET. — LES FORÊTS DES MAURES. — LE PLAN DE LA TOUR.
SAINTE-MAXIME. — L'EMBOUCHURE DE L'ARGENS. — LE NOM DU DÉPARTEMENT.

Ce ne serait pas assez dire que de vanter la beauté de la contrée. Malgré de profondes mutilations, nécessitées soit par le tracé des routes, soit par les cultures, l'impénétrable forêt de jadis n'a pas entièrement péri. Son couvert alterne avec des bouquets d'arbres transplantés de contrées lointaines : lauriers-roses, palmiers, cédratiers, orangers, citronniers se mêlent aux oliviers, aux châtaigniers, aux chênes, aux buis, à toute une flore agreste et vigoureuse.

Soutenu par des rampes, au-dessus de larges ravins où bruit, souvent, le cours d'un petit torrent, notre chemin monte de plus en plus... pour cette raison que nous n'avons pas voulu passer aussi près[1] de l'ancien repaire des Sarrasins ou Maures, sans le visiter.

Eût-il été possible de retrouver à chaque pas des traces du séjour de ces pirates; d'entendre les légendes, les chansons, les souvenirs inspirés par leur domination, sans voir le chef-d'œuvre de leur travail, le fort construit en pleine cime rocheuse, qu'ils croyaient avoir rendu inexpugnable et qui contribue à donner au pays son nom exotique?

Pourtant, ne négligeons pas de dire que de très anciens titres, découverts chez un notaire du Luc, appelleraient le massif orographique : *Montagnes Noires*, d'où leur nom provençal moderne dérivé de la basse latinité. Nous ne prendrons pas la responsabilité de décider la question, nous bornant à faire cette remarque : combien l'on est frappé de la nuance sombre jetée sur les roches granitiques par le feuillage des chênes et des pins, nuance qui

1. 11 kilomètres.

permettrait de supposer un rapprochement entre elle et le teint des Sarrasins, pour la fixation du nom sous lequel on désigne ces montagnes.

Tout cela, au reste, n'est pas d'un vif intérêt. Il serait beaucoup plus attrayant d'étudier, avec M. Germondy, ce que furent, en réalité, les Sarrasins, si longtemps maîtres de la contrée. Les déductions du savant écrivain[1], basées sur une soigneuse revue des auteurs contemporains, européens et *arabes*, l'ont porté à penser que les hordes réfugiées dans « le pays des Maures » étaient composées surtout de la tourbe de nations diverses, unies aux débris des invasions sarrasines. Pour les renégats, la dénomination « infidèle » était chose sans conséquence. D'ailleurs, et cela leur importait bien davantage, le nom terrible aidait à asseoir leur puissance.

Comment vinrent-ils s'établir dans les montagnes de La Garde? La tradition répond qu'en l'année 888 ou 889, une barque montée par vingt pirates sarrasins se vit obligée de fuir devant la tempête et d'aborder dans le golfe Sambracitain. « Ils prirent terre et s'engagèrent en tremblant dans l'intérieur du pays. Ils arrivèrent ainsi devant Fraxinetum[2], le trouvèrent sans hommes d'armes, l'envahirent de vive force, passant au fil de leur tranchant cimeterre le peu de chrétiens qu'ils y trouvèrent. Le village était dominé par un petit plateau qui, bordé de trois côtés de rochers à pic, n'est, du quatrième, accessible que par un étroit passage. Il était facile à une poignée d'hommes déterminés d'y résister longtemps à toutes les attaques. Les Sarrasins le comprirent, s'y retranchèrent, appelèrent à eux d'autres pirates et, avec leur aide, occupèrent le Freinet d'une manière complète. »

L'occupation dura un siècle et demi, par la raison que les comtes de Provence n'avaient pas de marine, et que la position des pirates était vulnérable seulement du côté du golfe, connu de nos jours sous le nom de golfe de Grimaud ou de Saint-Tropez. Cette voie permettait aux intrus de renforcer leurs diverses garnisons et de se jeter à volonté sur les pays voisins comme sur les îles. Quand le golfe leur fut fermé, ils ne purent tenir longtemps.

Vers la fin du dixième siècle, une véritable croisade s'organisa lorsque l'on apprit la captivité de saint Mayeul, abbé de Cluny, tombé aux mains des Sarrasins et maltraité de la plus cruelle façon. Guillaume Ier, comte de Provence, ami de Mayeul, résolut de délivrer le saint abbé, en vengeant, par la même action, l'Église et ses propres sujets.

1. Insérées dans le *Bulletin de la Société des sciences, belles-lettres et arts du Var*, publié à Toulon (1865).

2. La citation est tirée du beau travail de M. Germondy. Nous savons déjà que le mot *fraxinetum*, en français, *fraxinet* (d'où est venu, par contraction, *freinet*), signifie « frêne », le pays étant alors couvert des arbres de cette essence.

Donc une véritable croisade s'organisa. Près de Guillaume se signalerent Bevons ou Bavon (depuis, placé également au rang des saints) et Jean Gibelin Grimaldi.

Les détails exacts manquent sur cette mémorable revanche des chrétiens, car la poésie tout autant que l'histoire s'en empara, comme il est facile de le comprendre. Le résultat suffisait.



La Garde-Freinet. — Profil de la colline couronnée par le fort Freinet.

Voici comment M. Germondy relate l'attaque et la victoire :

« .... Rotbold (un des seigneurs chrétiens) dirigea la première attaque; l'un des chefs des Sarrasins, Aymon, les avait trahis et lui servait de guide. Il pénétra dans le Freinet et se trouva bientôt en face des pirates.

« Frères, s'écria-t-il, en se tournant vers sa troupe, nous voici dans la terre des infidèles, « il est temps de combattre pour le salut de nos âmes! » et il fondit sur l'ennemi. La mêlée fut sanglante, mais la victoire indécise. Si nous en croyons la légende, ce fut saint Buvons (ou Bavon) qui, par un coup de main hardi, décida de la ruine des Sarrasins. Gibelin les avait chassés de la plaine, mais ils tenaient encore dans les montagnes du Fraxinet, où l'on ne pouvait les forcer. Buvens accepta la périlleuse mission.

« .... La position du Freinet permet d'apprécier les difficultés et les dangers de l'entreprise. Aussi Buvons, dit son biographe, promit-il à Dieu de renoncer à la profession des armes, de faire le pèlerinage de Rome et de finir ses jours dans un cloître, si le succès couronnait ses efforts. Guidé par les gens du pays, il s'établit sur le sommet de Pigros et s'y retrancha. Ce plateau qui, de la plaine, n'est accessible que du côté de l'est, se rattache, au midi, par une crête étroite à Pey-Marie, et de là à La Garde, dont il n'est distant que d'une demi-lieue. Les Sarrasins n'y voyant qu'une poignée de gens, les méprisèrent et négligèrent de leur opposer des forces considérables. Buvons les harcelait, mais inutilement, lorsque la trahison de l'un des hommes préposés à la garde du fort lui vint en aide. Guidé par lui, il se glissa la nuit avec sa troupe jusqu'au pied du fort, en surprit la garnison et s'en empara. »

Nous avons, plus d'une fois déjà, gravi de véritables montagnes, au sommet desquelles des forteresses surveillaient le pays. Gassin nous en a fourni un exemple remarquable, mais on reste surpris devant la position choisie par les Sarrasins pour établir leur repaire principal : de trois côtés, des pentes absolument à pic, et la roche nue, une roche granitique pour tous matériaux de construction! Eh bien! ce fut le granit même que les pirates creusèrent en citerne, où l'on trouve encore de l'eau, et en chambres de grandeurs diverses; qu'ils taillèrent en escaliers rapides, en murailles massives, tout d'une pièce. Mais nulle part on n'aperçoit d'inscriptions, « nulle part on ne distingue de ces signes écrits, que les Grecs et les Romains n'oubliaient pas en pareil cas, et que les Arabes eux-mêmes surent employer en Espagne et ailleurs[1]. »

Le ciseau seul eut raison de la montagne, bientôt transformée en une menaçante citadelle. Chefs et soldats y trouvaient des logis distribués selon les rangs. La citerne, avec sa rampe commode, son abreuvoir pour les chevaux et ses marches, facilitant le puisage de l'eau, empêchait que la soif pût amener la capitulation de la garnison.

Les escaliers cyclopéens, taillés au cœur du roc, permettaient l'exploration des pentes les plus abruptes, sans laisser à une armée assiégeante la possibilité de s'en servir, chaque degré n'étant pas accessible à plusieurs personnes à la fois.

Sur la pente nord de la montagne, un sentier permettait le passage de cavaliers, mais un fossé le défendait. Pratiqué dans la roche, il peut avoir quatre mètres de largeur, sur une profondeur variant de trois à cinq mètres. Évidemment, l'eau de pluie devait le remplir. On distingue encore le tracé de deux tours

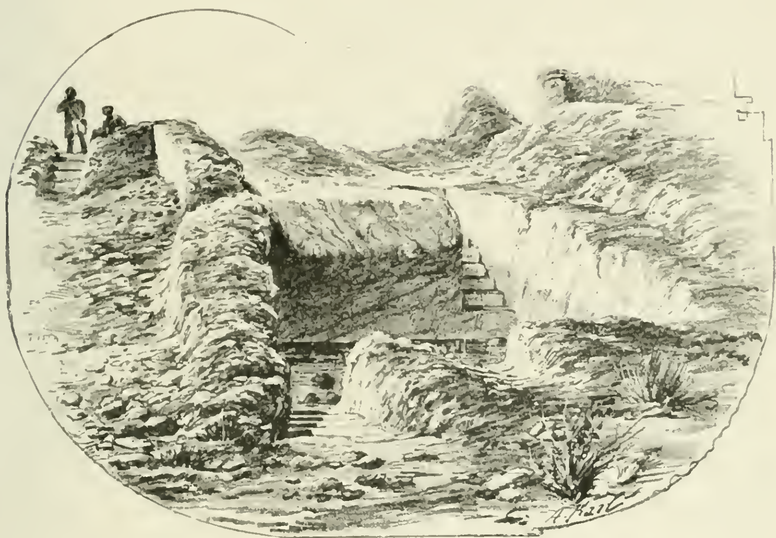
1. M. Reinaud, *Invasions des Sarrasins en France*, ouvrage très érudit, publié en 1836, et que l'on consulte toujours avec fruit.

La remarque de l'absence de toute inscription arabe donne, on le comprend, une grande force à l'opinion qui, sous le nom générique de « Sarrasins », range l'ensemble des bandes pillardes formées à la faveur des dissensions civiles du temps.

rondes et d'une autre de forme carrée, avec une porte. Peut-être la citerne était-elle en partie couverte, ce que fait supposer la dimension de son talus d'appui. Large et profonde, elle contenait plusieurs milliers de litres d'eau et mettait, nous venons de le dire, les bandits à l'abri de la soif.

Sur les montagnes voisines, d'autres refuges devaient signaler l'approche du danger.

Nombre de ces refuges étaient éparpillés le long du littoral; mais tous ne



La Garde-Freinet. — Citerne du fort Freinel, taillée dans le roc.

sauraient appartenir à l'époque de la domination sarrasine. Leur origine a donné lieu à beaucoup d'hypothèses où, généralement, les envahisseurs tiennent le premier rang.

Cependant une réflexion bien simple peut faire trouver la clef de la question. La côte entière du pays des Maures offre de grands dangers, quand soufflent les vents du sud et de l'est.

Les premiers navigateurs de ces parages ne durent pas négliger de prendre les précautions utiles à leur sûreté et, certainement, des postes avertisseurs s'élevèrent aux points propices. Plus tard, les diverses nations maîtresses de la contrée n'eurent garde de ne pas profiter de ces mesures prévoyantes. Puis, les postes qui, dans l'origine, répondaient à peu près

uniquement à une idée pacifique, devinrent des moyens de défense militaire ou d'attaque tour à tour multipliés, soit par les envahisseurs, obligés de maintenir le prestige de leur force, soit par les populations, trop justement soucieuses d'essayer de prévenir les cruels désastres auxquelles si souvent elles étaient en butte.

Ainsi fut constitué, suivant les besoins ou l'occasion, le réseau séma-



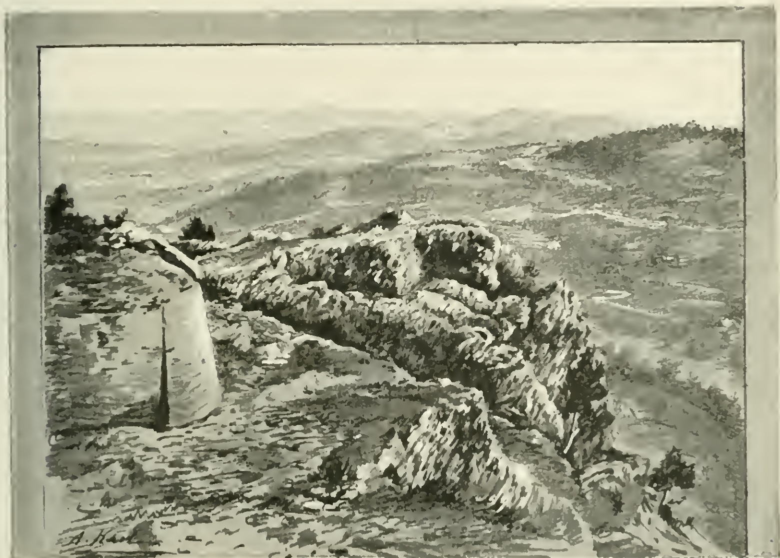
La Garde-Freinet. — Fort Freinet.

phorique dont on retrouve la trace, non seulement par des ruines reconnaissables, mais par des actes de municipalités attentives à créer ou à entretenir les postes de signaux, ainsi que les forteresses de refuge.

Tout naturellement, le château de La Garde-Freinet reçut de ses architectes ou de ses appropriateurs (car, peut-être, la cime avait-elle été occupée avant l'arrivée des Sarrasins) les améliorations qui devaient le rendre imprenable. En effet, les relations de sa conquête portent que les assiégeants eurent besoin de l'appui des soldats de la garnison. On le croit sans peine, quand, au milieu des ruines, après une rude ascension, le regard explore la contrée. Plusieurs cimes sont plus élevées que celle où nous nous trouvons, mais au-

cune n'est mieux placée pour correspondre avec l'immense horizon, étendu, au nord, jusqu'à Draguignan ; à l'est et au sud, par delà les limites du golfe et du cap de Saint-Tropez ; en un mot, partout d'où pouvait venir le danger.

Beaucoup d'objets ont été recueillis, soit dans l'ancien fort, soit dans la montagne, soit dans le bourg, mais on a commis la grande faute de les envoyer à Paris, où, nécessairement, ils se trouvent comme perdus, tandis que leur



La Garde-Freinet. — Ruines du fort Freinet : côté Nord-Est.

étude, à La Garde même, eût offert un vif attrait.

Également, il y aurait intérêt à protéger les ruines de la forteresse. Quoique taillée dans le roc, les intempéries finiront par en déliter les dernières traces et le bourg y perdra un véritable joyau.

Si l'ascension a présenté quelques difficultés, la descente en offre de plus grandes, le chemin suivi se trouvant à peine indiqué et les aiguilles résineuses des pins le rendant très glissant. Néanmoins, on n'y songe pas un instant, l'impression gardée consolerait de bien autres fatigues!

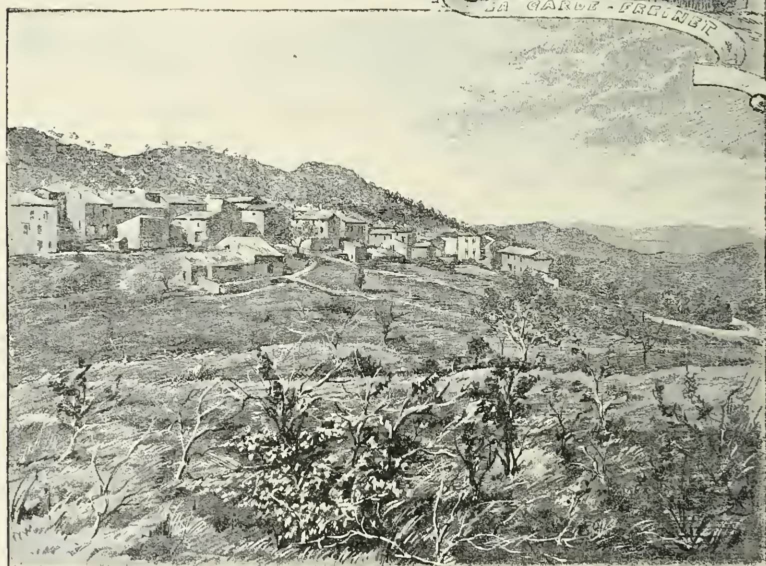
Le bourg lui-même est vite parcouru, son unique originalité consistant à posséder plusieurs lavoirs-citernes, avec porches voûtés, installés au-dessous du rez-de-chaussée de quelques maisons.

Toute la journée, le bruit des battoirs des laveuses se mêle au bouillonnement de l'eau courante.... Ce qui ne signifie pas que les rues de La Garde-Freinet soient, précisément, irréprochables : le mistral n'y accomplit pas une tâche superflue!

Situé en pleine montagne et en pleine forêt, le bourg, très peuplé, fait un grand commerce des produits de la région entière, parmi lesquels le liège, en planches ou façonné en bouchons, tient la première place.

De superbes marrons y figurent aussi, fournis par les châtaigniers que l'on rencontre un peu partout; ces fruits sont très





La Garde-Freinet. — Le Bourg et son clocher.

recherchés des confiseurs pour la préparation des « marrons glacés ».

Le pays des Maures contient de nombreuses mines; les unes sont exploitées, les autres attendent encore d'être appréciées. Sur ce sujet important, on

nous a signalé plusieurs circonstances qui nous semblent appeler une attention particulière. Ainsi, la mine de *Vaucron*, où l'on traite le plomb argentifère, est devenue une propriété *allemande*, et le travail y est confié à des Allemands, mais à des Italiens surtout!

Nous ne ferons aucune réflexion : trop facilement nous pourrions nous laisser entraîner au delà de notre but; contentons-nous de faire des vœux pour que les règlements relatifs à la transmission de ces sortes de propriétés soient entourés de nouvelles garanties s'opposant à la formation de véritables « fiefs » étrangers sur le sol français.

Faisons encore des vœux pour que nos riches capitalistes, au lieu de s'éprendre de leurres lointains, se montrent, avant tout, disposés à favoriser des entreprises nationales, à développer l'industrie et le commerce *français!*

Le rivage nord du golfe de Saint-Tropez est tout voisin, mais, pour y arriver, il faut suivre une route *creusée* littéralement dans les flancs des montagnes; route très dangereuse, à cause des brusques circuits qu'elle doit franchir, du peu de largeur laissée aux plateaux ménagés en avant des coudes, et surtout à la différence d'altitude des points extrêmes mis en communication.

Nous n'avons guère plus de 10 kilomètres à franchir et la pente à racheter n'est pas moindre de *trois cents mètres!*

Çà et là, il semblerait que l'on va se trouver emporté, avec une rapidité impossible à modérer, vers les gorges où coulent les ruisseaux dont la réunion formera la petite rivière de *La Garde*[1].

Cependant, a-t-on même le loisir de penser au danger? La forêt et la montagne déploient autour de nous une si merveilleuse splendeur! Les sommets arrondis succèdent aux sommets, pareils à une véritable houle dans l'Atlantique majestueux!

Ils surgissent avec brusquerie du fond des ravins étroits, ou s'abaissent mollement par plans réguliers. Des blocs rocheux percent le sol ou se tiennent comme équilibrés sur les pentes. Sauf la hauteur des montagnes et des différences dans la végétation, on croirait, ne plus d'un point, voyager au milieu de la chaîne bretonne d'*Arez*[2], où, si l'on ne rencontre pas le chêne-liège, le chêne ordinaire est très commun, ainsi que le châtaignier, le pin, les groupes de roches bizarres et les sables brillants de mica : chose toute naturelle, les deux pays présentant la même formation géologique.

1. Elle a son embouchure dans le golfe, en face de Grimaud.
2. Voir volume, *côtes Bretonnes*, chapitre XIX.

On marche toujours, admirant ces arbres magnifiques, respirant une flore sauvage embaumée, s'arrêtant devant une petite vallée perdue au fond d'un taillis, où un poète voudrait sans doute rêver longtemps; la fraîcheur des ruisselets, se jouant en cascades sur les roches, y entretient une verdure délicieuse et, au printemps, toutes les familles d'oiseaux de la Provence accourent improviser leurs concerts dans ces ravissantes retraites.

Que va-t-on chercher hors de la France? demanderons-nous encore et toujours.

Souvenirs historiques, ruines pittoresques, végétation admirable, climat excellent, surprises panoramiques enchanteresses, le pays des Maures offre tout cela, mais bien inutilement, jusqu'à présent!

« Nulle part, en Europe, on ne trouve réunies, dans un cadre aussi restreint, les cultures les plus extrêmes. Quelques-uns de ces vallons, à peu près inconnus, sont défendus en hiver contre les vents froids du nord et rafraîchis, pendant les ardeurs de l'été, par une brise de mer humide et bienfaisante; c'est *la Provence de la Provence*, a-t-on pu dire avec raison; et cette charmante définition est la plus fidèle peinture et le plus bel éloge qu'on puisse faire de ce pays sans pareil[1]. »

La définition est juste et, plus tard, sera pleinement ratifiée, quand le chemin de fer littoral rendra les communications faciles. Mais, alors, ne faudra-t-il pas craindre que, peu à peu, le caractère si original et si primitif de la contrée ne disparaisse devant le « goût » des architectes de villas modernes?

Enfin! mieux vaudrait encore quelques mutilations intempestives que l'abandon complet d'aujourd'hui.

Les Romains avaient exploré le pays; on suit leurs traces : près de Grimaud, avec les débris d'un aqueduc courant, tantôt caché dans les collines, tantôt soutenu par des arcades; près du Plan de la Tour, où nous arrivons, des tombeaux en briques, des vases en verre et en terre ont été mis au jour, de même que beaucoup de meules en granit appareillées; plus loin, on a trouvé les restes d'un columbarium, des briques, des sépultures à demi engagées dans le roc.

Quant au bourg, il a pris son nom d'une tour seigneuriale du quinzième siècle, où les vassaux venaient acquitter la dîme. Elle est encore reconnaissable. L'industrie est représentée au Plan par des fabriques de bouchons, des moulins à huile et le travail des mines. On reconstitue les

1. M. Lenthéric, *La Provence maritime*.



DANS LE PAYS DES MAURES. — UNE MAISON FORESTIÈRE

vignobles, on cultive le blé et on élève du gros et du petit bétail, aussi l'animation y est-elle relativement grande.

Les montagnes s'écartent de notre chemin, elles laissent un large espace à un cours d'eau roulant, comme tous les torrents, au milieu d'un lit démesuré.

Nous passons devant les ruines d'une chapelle, autrefois dédiée à saint Martin. Il n'en reste plus guère qu'un pan de muraille, *au-dessus* duquel un pin de très jolie venue a poussé. On donne à cet arbre environ soixante ans d'âge, mais ses proportions, gênées par le manque de terre, ne varient plus, bien que son feuillage reste très vert.



Sainte-Maxime. — Ruines de la chapelle Saint-Martin, surmontées d'un pin.

Nous continuons à longer le torrent, dont les apports ont favorisé la formation de marais et de dunes. Par bonheur, les cultures commençant à tout envahir, la vallée sera bientôt agréablement transformée.

Maintenant, nous nous trouvons à l'extrémité de l'une des dentelures du golfe, dentelure située en face de Saint-Tropez. Le bourg de Sainte-Maxime y a été bâti et occuperait l'emplacement d'une ville romaine, chose très possible.

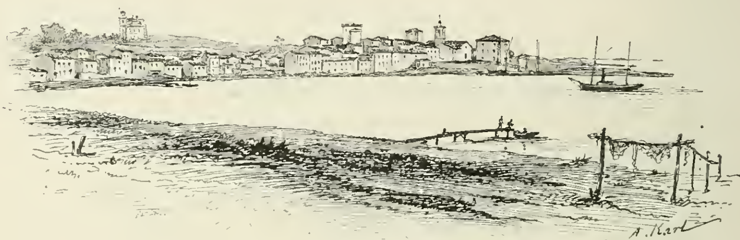
Les ruines, d'ailleurs, ne manquent pas, et elles sont pittoresques : tels le château des *Dames* et le village de *Saint-Pierre-de-Miramas*, qui occupait, sur une montagne, la modeste altitude de 476 mètres!

Sainte-Maxime est un des points importants d'embarquement des produits du pays des Maures; la pêche occupe ses marins et, depuis longtemps, une

bonne route ainsi que le service d'un bateau à vapeur mettent le bourg en rapports journaliers avec Saint-Tropez, Fréjus et Saint-Raphaël.

Le pays reste très beau et il n'est pas surprenant que l'on essaie d'y créer des stations hivernales et balnéaires. La côte, accidentée, se montrera rocheuse jusqu'à l'embouchure de l'*Argens*, avec de charmantes échappées sur les montagnes, sur Saint-Tropez et sur Sainte-Maxime; mais, en approchant du petit fleuve, le sable reparaît.

C'est moitié sur les dunes plantées de pins, moitié sur les dernières ondulations du massif des Maures, que l'on a fondé la colonie artistique de Saint-Aigulf. La période embryonnaire n'est pas encore écoulée, mais il y a



Sainte-Maxime.

des rues tracées, rues ornées de noms glorieux, en attendant que les habitations deviennent nombreuses.

Nous atteignons l'*Argens*[1] et une grande plaine d'alluvions s'étend devant nos yeux. Le rivage monte en ligne droite vers le nord, et le fond du golfe, légèrement accidenté, laisse voir Fréjus, la ville antique, assise sur une colline, en face de la jeune ville de Saint-Raphaël.

Le tableau présente autant de grandeur que de charme. Fréjus, à cette distance, prend un air majestueux, en parfaite harmonie avec le profil noir des montagnes des Maures, fermant l'horizon (à l'ouest) et les forêts, sur le fond desquelles ses clochers mettent une note blanche vigoureuse, encore accentuée par le bleu du ciel et de la mer.

A l'est, Saint-Raphaël pointe dans les flots, comme pour y fuir la lueur enflammée que projettent, sur ses villas élégantes, les premiers contreforts du massif rougeâtre de l'*Estérel*.

1. On l'appelle aussi parfois l'*Argent*, peut-être d'après la couleur blanchâtre de ses eaux.

Des points étincelants, reflétant le chatoiement des rayons lumineux, indiquent les sommets élevés et couverts de neige des Alpes-Maritimes.

Sous le jeu des scintillements solaires, ce tableau prend une incomparable intensité de couleur et un relief d'aspect qui forceraient l'admiration la plus rétive.

Une barre sablonneuse cherche à entraver le cours du petit fleuve, dont les eaux torrentueuses ont amoindri, puis comblé le fond du golfe de Fréjus. Avec ce comblement, la prospérité maritime et l'importance de la vieille cité ont disparu. Elle reste, néanmoins, un des plus précieux fleurons de la couronne monumentale du Var.



Sur la route de Sainte-Maxime à Saint-Aygulf.

« Du Var », répétons-nous? Mais, où donc finirons-nous par rencontrer le fleuve qui a eu l'honneur de donner son nom au département?

Nous sommes sur la limite des Alpes-Maritimes et les cartes nous montrent le Var comme étant très éloigné encore.

Il y a déjà bien longtemps que cette anomalie d'appellation a frappé l'esprit des géographes.

Même à l'époque où le fleuve formait notre frontière avec l'Italie, on trouvait qu'une autre dénomination eût été plus judicieuse. En conséquence, on proposait d'appeler la contrée : *département de l'Argens*, du nom de son cours d'eau le plus important, ou *département de la Méditerranée*, comme on a donné à la presqu'île du Cotentin le nom de la mer baignant ses rivages.

Si l'on réclamait alors, que dire aujourd'hui, le Var ne baignant plus un *seul* des hameaux de son ancienne circonscription! Suivant la fortune du pays de Grasse, de Cannes et d'Antibes, il se trouve enclavé, de par

l'annexion du comté de Nice, dans le nouveau département des Alpes-Maritimes!

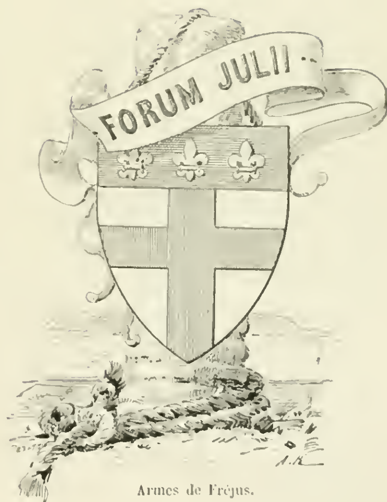
On se montre maintenant assez prodigue de changements de noms pour que cette réclamation ne puisse paraître surprenante. Dans tous les cas, elle est des mieux fondées, ce qui, nous l'espérons bien, n'empêchera pas de l'accueillir avec faveur.

Mais combien n'y aurait-il pas à faire si l'on voulait corriger toutes les anomalies existantes!



CHAPITRE XXIX

FRÉJUS.



Armes de Fréjus.

Combien d'opinions erronées tombent devant un examen même très superficiel! Combien de légendes fâcheuses sont colportées de confiance, par des indifférents, qu'un peu d'attention eût éclairés!

Ces réflexions, nous les faisons en songeant à tout ce qui a été écrit ou répété sur l'insalubrité de Fréjus et de sa campagne, devenue un marécage empoisonné, par suite des alluvions de l'*Argens*.

On pouvait parler ainsi au dix-huitième siècle et dans les premières années du dix-neuvième; nous nous souvenons des instructions de M. de Mirepoix : « L'air y est fort mauvais (à Fréjus) et des troupes qui passeroient de suite tout l'été seroient entièrement détruites. »

Mais le maréchal ne s'exprimerait plus ainsi. Renseigné sur l'état de la ville, on lui apprendrait que des travaux intelligents et persévérants ont transformé les marais; que, de toute part, une riche végétation prodigue son ombrage et ses émanations salutaires; que l'hygiène gagne chaque jour du terrain, que l'eau est abondante et de bonne qualité.

Y a-t-il lieu de demander davantage? Non, puisque si Fréjus a réalisé tant d'heureux changements, rien de son ancien attrait n'a péri.

Les ruines qui font de son territoire un musée en plein air, sont désormais assurées d'une protection zélée.

Le golfe a encore gagné en beauté, car les lagunes, de plus en plus rétrécies, sont aujourd'hui inoffensives. Nous en jugeons par le fait de la construction d'une fort belle villa, sur les sables mêmes de l'embouchure de l'*Argens*.

Le ciel, la mer n'ont rien perdu de leur éclat; les montagnes se sont couvertes de bois en pleine vigueur, et l'air, à ce contact purifiant, recouvre ses qualités toniques, son élasticité.

Fréjus ne se borne pas à occuper une admirable situation. Son commerce et son industrie progressent; les grains, les fourrages, l'huile, les fruits, le vin, les bouchons de liège, les savonneries en forment les principaux éléments, et le travail du port de Saint-Raphaël, celui des mines, ainsi que des carrières avoisinantes, ne sont pas sans exercer sur son activité une heureuse influence.

Bien assise au sommet d'une petite colline, Fréjus s'appuie encore sur deux hautes terrasses, rachetant la partie déclive du sol. L'une de ces terrasses, regardant l'orient, domine l'ancien port romain.

Souvent on a nié l'existence de ce port, situé, disaient les contradicteurs, à Saint-Raphaël. Cependant, le premier coup d'œil fait justice de cette opinion.

Très évidemment, la plaine séparant la ville nouvelle de la ville antique provient des atterrissements, refoulés par la mer, de l'*Argens* et du *Reyran*, autre cours d'eau, débouchant aujourd'hui dans le premier et portant le surnom de *Petit-Argens*. Sa composition le prouve et nulle part, dans ses sables, on ne rencontrerait les caractères distinctifs du sol voisin : pouzzolane, granit, porphyre, jaspe, améthystes, sinon à l'état de débris roulés par les eaux.

D'ailleurs, les découvertes ont corroboré ce que l'étude avait, en quelque sorte, restauré de toutes pièces.

Le port est là, avec les forteresses qui le défendaient, avec les ouvrages qui le complétaient et formaient :

« Ce que l'on peut appeler *le Toulon des Romains* : enceinte murale, tours, citadelles, phares, môles, cales, arsenaux, consignes. »

« .... Narbonne et Boulogne, ces deux autres ports de la Gaule, ne peuvent montrer de pareils vestiges, attestant encore, après dix-neuf siècles, l'importance de *Forum Julii*, et la grandeur de ceux qui avaient élevé, sur la côte méditerranéenne, cette place, forte entre toutes, que Tacite nomma si justement *la clef de la mer*[1]. »

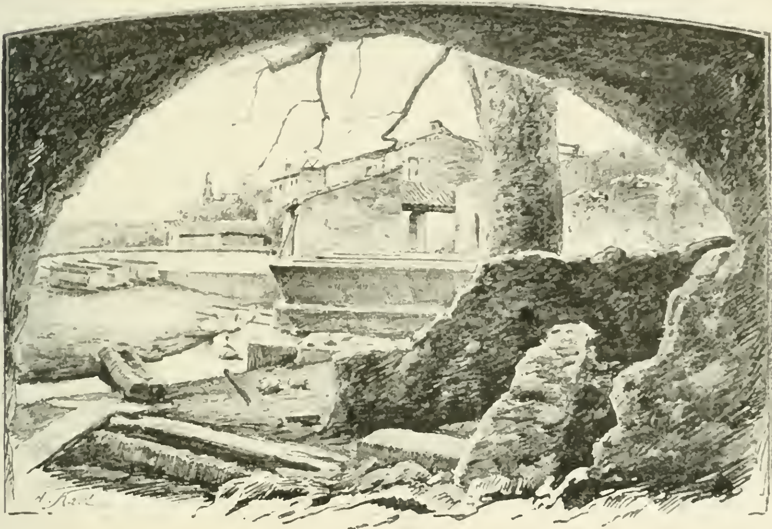
1. M. Aubenas, *Histoire de Fréjus*. Nous ne saurions rendre trop hommage à ce livre, écrit d'une



BAIE DE FRÉJUS. — EMBOUCHURE DE L'ARGENS

Avec leur caractère tout spécial, les ruines antiques de Fréjus sont un précieux corollaire de l'histoire de la colonisation romaine.

« De tous les lieux où se sont conservés des vestiges de la puissance romaine, il en est peu qui présentent un ensemble plus complet que Fréjus. On cite, dans plusieurs villes recommandables par leur antiquité et la célébrité dont elles ont joui, des cirques, des amphithéâtres, des termes, des arcs de triomphe, des temples, des aqueducs, des tombeaux et d'autres monuments qui se font remarquer isolément dans chacune d'elles; ici, on découvre les ruines, non-seulement de chacun de ces objets, mais encore de tous les travaux qui consti-



Fréjus. — Vue pittoresque d'un moulin à farine, près la Porte Dorée.

tuent un établissement essentiel à l'État et auquel la métropole attachait un grand prix. Elle n'y avait pas, à la vérité, prodigué ces monuments superbes qui attestent le luxe et la magnificence, presque tous étaient exclusivement consacrés à l'utilité publique, et, en les étudiant avec soin, on peut acquérir de grandes lumières sur le régime militaire des Romains, sur leurs établissements commerciaux, sur leur architecture militaire et civile, enfin, sur diverses branches de leur économie politique[1]. »

On ne pouvait mieux définir l'ensemble de travaux si importants et dont

manière si savante, quoique si modeste. Bien loin de se donner une thèse et de la défendre quand même, l'auteur, avec une sincérité rare, sait rester dans les limites exactes, déduites avec clairvoyance, des textes connus. Le procédé repose de tant de théories hasardées.

1. M. le comte de Villeneuve-Bargemont écrivait ces lignes dans un *Rapport sur les fouilles faites à Fréjus, en Floréal, an XI*. Le distingué archéologue préludait ainsi au magnifique travail : *La Statistique des Bouches-du-Rhône*, qu'il dirigea et mena à bien pendant son passage à la préfecture de Marseille.

l'étude présente un intérêt si puissant, accompagné de surprises inattendues.

Comme pour la ville d'Arles, nous venons de dire de Fréjus que son enceinte et son territoire constituaient un véritable musée en plein air. Il est même exact d'ajouter que la campagne fréjusienne donne à ce musée des proportions immenses : les ruines formant, en quelque sorte, le sol moderne et les restes de l'aqueduc romain se retrouvant, malheureusement bien mutilés, mais toujours reconnaissables, sur une distance de plus de 40 kilomètres!

C'est bien là un ouvrage digne des Romains, les grands bâtisseurs de thermes et d'aqueducs. L'eau était pour eux le premier des biens, rien ne leur paraissait trop difficile ou trop coûteux pour l'obtenir très saine, très pure. Sur ce point, il faut bien l'avouer, nous sommes à une trop grande distance de ces maîtres, malgré un certain nombre de travaux remarquables exécutés de nos jours.

A défaut d'autres preuves, l'aqueduc montrerait que les Romains tenaient fort à la position de Fréjus; ils ne se fussent évidemment pas occupés, dans de telles proportions, d'une cité sans importance.

Jules César, le fondateur de Fréjus....

Nous nous arrêtons sur ces mots, bien que l'opinion commune attribue au conquérant des Gaules la création de la ville, de ses murailles, de son port, de son marché, d'où le nom de *Forum Julii* (le *Forum* ou le *Marché de Jules*) appliqué à la cité naissante, nom devenu, successivement, par contraction ou abréviation, *Fréjuls*, puis *Fréjus*.

Toutefois, M. Aubenas nous met en garde contre l'opinion reçue qui, écrit-il, « j'ai le regret de le dire, est une tradition et non un fait historiquement prouvé ».

Il faut du courage pour réagir contre certaines traditions ; le zélé historien de Fréjus en a eu, et beaucoup de patience également, car, avec un soin minutieux, il a relevé tous les textes anciens, démontrant par eux le manque de fondement des assertions les plus affirmatives.

Enfin, suivant ce système jusqu'au bout, il a simplement dit « ne rien savoir », lorsque rien, en effet, ne venait étayer les suppositions.

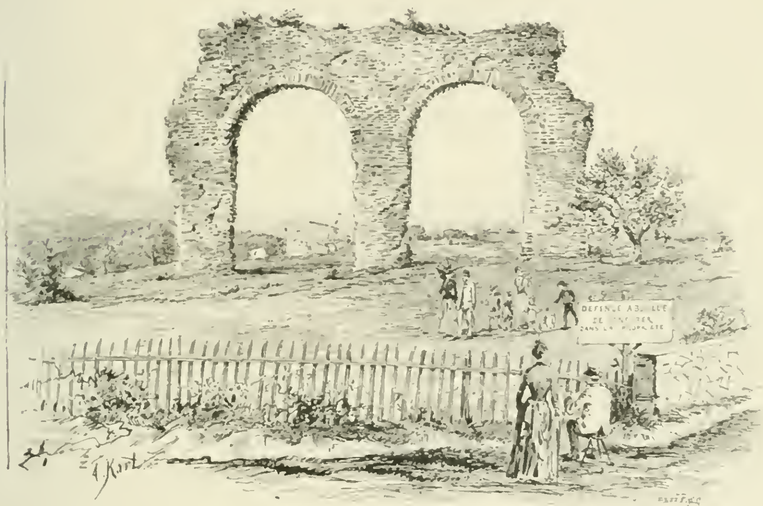
Aussi une pareille franchise nous séduit-elle et nous rangeons-nous très volontiers à la version de M. Aubenas, qui ne paraîtrait pas éloigné de croire que Marius ait pu s'occuper de Fréjus. Dans tous les cas, il pense très justement que les habitants, une fois la Gaule asservie, estimèrent devoir adopter le nom de *Jules*, « divinisé par l'admiration et l'adulation contemporaines ».

Poursuivant ses recherches, l'écrivain cite trois autres villes, situées en Espagne, en Allemagne et en Vénétie, portant, comme la ville provençale, le

nom de *Forum Julii*, sans compter les cités nombreuses qui, pour une cause ou pour une autre, ajoutèrent le nom de Jules à leur ancienne désignation. Et, cependant, on n'en attribue pas la fondation à César!

Mais, le présent surtout devant nous occuper, bornons-nous à dire qu'une position comme celle de Fréjus éveilla forcément l'intérêt des premiers explorateurs du pays.

D'ailleurs, Tacite, parlant de son beau-père, Agricola, né à Fréjus, dit



Fréjus. — Ruines de l'aqueduc romain.

textuellement : « Il était originaire de l'ancienne et illustre colonie des Forojuliens. »

Or, selon la judicieuse remarque de l'abbé Girardin, historien local, « elle avait été fondée longtemps avant César, qui n'a précédé Tacite que de quatre-vingts ans, car, en fait de villes, on n'appelle pas « ancienne » celle qui n'a pas même un siècle de fondation[1] ».

C'est encore avec textes à l'appui qu'est raconté le séjour de Lépide et d'Antoine à Fréjus, après la mort de César, séjour précédant de si peu la chute

1. L'abbé Girardin était sagement inspiré en parlant ainsi et, peut-être, eût-il dû garder la même réserve pour ce qui touche le rôle de César à Fréjus, ce qui n'empêche pas son *Histoire de la ville et de l'église de Fréjus* de rester d'un prix inestimable, au point de vue de l'histoire religieuse et civile de sa ville natale.

de la République romaine et l'avènement d'Auguste à l'empire. Après Actium, le vainqueur dirigea sur Fréjus les trois cents galères dont il s'était emparé et y établit les vétérans de la huitième légion. Pour y envoyer un aussi grand nombre des galères encombrantes de l'époque, il fallait bien que le port fréjusien possédât la place et les aménagements nécessaires. Après cette arrivée, la cité devenait réellement l'une des trois grandes stations de l'empire.

Plus tard, lorsque Drusus, fils de Tibère, eut vaincu par la ruse les Marcomans et les Chérusques, le chef de ces derniers, Catualda, fut interné à Fréjus[1].

L'importance de la ville ne subit, pendant plusieurs siècles, aucun préjudice, puisque l'Itinéraire d'Antonin lui donne toujours le titre de *port*[2], alors que d'autres points sont expressément désignés comme de simples plages ou des lieux de relâche et de ravitaillement.

Elle figure, toujours au même titre important, sur la Table Théodosienne, et, dans la *Notice des Provinces*, attribuée à Honorius, elle est placée parmi les cités notables. A cette époque, elle avait un évêque, car saint Trophime avait évangélisé la contrée, et Fréjus, de par sa situation administrative, militaire et maritime, ne pouvait manquer de recevoir un siège épiscopal.

Les deux plus grands noms de son histoire religieuse, à cette époque, sont ceux de saint Léonce, évêque et patron de la ville, et de saint Honorat, fondateur du monastère des îles de Lérins, ami du prélat et évêque d'Arles (426-429), où il mourut le 15 janvier 429.

L'Empire romain tombe et les Barbares s'en partagent les lambeaux. Saint Ausile, évêque de Fréjus, est mis à mort par le roi visigoth Euric. Néanmoins, il ne semble pas que les dévastations de ce temps aient causé de grandes ruines, surtout elles n'atteignirent pas le degré effroyable où les invasions sarrasines mirent l'infortunée ville.

Une première fois, ils commirent sur son territoire plusieurs atrocités; mais, lorsque la forteresse de *La Garde-Fraxinet* (maintenant Freinet) tomba entre leurs mains, ou fut établie par eux, le voisinage devint mortel pour la ville, qui succomba. C'est seulement après la victoire de Guillaume Ier, cinquième comte de Provence, que l'évêque Riculfe put songer à rétablir Fréjus. La charte du comte[3] représente l'antique cité comme « détruite et réduite en solitude, ses archives anéanties par les flammes, et le nom seul de l'évêché subsistant ».

Guillaume Ier restaura Fréjus par les soins de Riculfe, et, chose essentielle

1. M. Aubenas, *Histoire de Fréjus*. — 2. *Ibidem*.
3. Donnée à peu près en entier par M. Aubenas.

à noter, la charte de concession parle du « Port et de tous les droits qui en proviennent ou pourront provenir ». Il subsistait donc encore et les Sarrasins, navigateurs intelligents, se rendant compte des services qu'il pouvait leur rendre, ne l'avaient pas détruit.

Ce fut vers la fin du dixième siècle que le prélat, entreprenant son œuvre, devint le fondateur du Fréjus moderne. Guillaume lui avait donné la moitié de la ville et du territoire qui y était annexé. L'autre moitié fut possédée par des vicomtes, puis par des comtes, sous réserve d'hommage au souverain de Provence. Bientôt, les guerres amenées par les prétentions à cette dernière souveraineté eurent leur retentissement sur Fréjus, mais, au treizième siècle (1205), la ville n'a plus d'autre seigneur que son évêque. De l'époque, elle conserve un nom glorieux, celui de Jacques d'Euse ou d'Ossa, qui administra le diocèse pendant onze années.

Il fut d'abord prévôt de la Collégiale de Barjols (Var), puis précepteur du fils de Charles II, comte de Provence, qui devint évêque de Toulouse et fut ensuite canonisé par ce même pape. Il fut évêque de Fréjus et pape sous le nom de Jean XXII. Il était natif de Cahors (Lot).

René d'Anjou s'occupa de Fréjus, où l'on prétend qu'il a possédé une maison. Au moment où mourut « le bon roi », une épidémie, surpassée seulement par la peste de 1720, ravageait Fréjus. Une tradition constante attribue à saint François de Paule la cessation du fléau.

Les guerres pour la conquête du royaume de Naples et du Milanais rappelèrent l'attention sur Fréjus. Le connétable de Bourbon s'en empara, mais pour peu de temps. Douze ans plus tard, Charles-Quint y venait en personne et y passait la revue de son armée, en attendant que le patriotisme provençal lui fît abandonner ses conquêtes éphémères.

Depuis longtemps, il n'était plus question du port fréjusien, qui, livré à lui-même, se trouvait soumis aux lois géologiques. Les alluvions torrentielles le comblaient, aussi prit-on la résolution d'obvier à ces inconvénients, menaçants pour la santé publique, en creusant un canal de chasse, alimenté par les eaux de l'*Argens* (1550). Le résultat ne répondit pas à l'attente.

Un homme de génie, Adam de Craponne, se fit fort de rétablir les choses pour le mieux des intérêts de la marine et de l'hygiène. Ses offres ne furent pas acceptées, mais il obtint, néanmoins, l'entreprise de dessécher plusieurs lagunes et marais voisins de la ville, ce à quoi il réussit admirablement.

Malgré l'état de son port, Fréjus comptait toujours au nombre des villes

maritimes, puisque Henri II y établit (1555) un siège d'Amirauté, autrement dit un tribunal spécial devant lequel étaient portés tous les faits et contestations relatifs au commerce et à la marine. Cette création avait sa raison d'être, car Fréjus restait un point de ralliement commode pour les nombreux marins habitant dans son voisinage.

Peu après cette installation (1560), un illustre magistrat, le chancelier de L'Hôpital, traversait l'antique ville, conduisant une princesse de France, Marguerite, fille de François Ier, vers son époux, le duc de Savoie. Frappé de l'aspect de Fréjus, le chancelier parle en vers latins « des restes grandioses de l'amphithéâtre, des arcs majestueux, des thermes, de l'aqueduc, » et il ajoute : « Bientôt l'enceinte ruinée de son ancien port arrête nos regards : des jardins ont pris la place de ce port, maintenant délaissé par la mer. »

On avait donc reconnu l'inutilité des travaux entrepris pour ranimer la vie maritime et l'on s'était arrêté à une sage détermination : la mise en culture de terrains désormais destinés, si l'on n'y prenait garde, à devenir des lagunes pestilentielles.

Les guerres civiles entravèrent l'œuvre bienfaisante, quoique leur contrecoup ne fût pas trop nuisible à Fréjus, dont bientôt le nom disparaîtrait à peu près de l'histoire, en ce sens qu'aucun événement remarquable ne vint lui imprimer de relief, pendant une longue suite d'années. Mentionnons pourtant le passage de l'armée du duc de Savoie, en 1707, lors du siège projeté de Toulon. De grands dégâts furent commis, à la vérité, mais les habitants souffrirent uniquement dans leurs biens, grâce à la considération dont jouissait près du duc l'évêque de Fleury, futur précepteur de Louis XV.

Le silence envahit de plus en plus Fréjus. Les grandes secousses de la fin du dernier siècle l'émurent à peine; mais, avec le premier Empire, un malheur frappa la ville. Son évêché fut supprimé : c'était supprimer également toute son animation.

En 1809, le pape Pie VII traversait Fréjus, avant d'être interné à Savone et plus tard à Fontainebleau.

Cinq années passent, et (9 février 1814) Pie VII traverse de nouveau la ville, pour retourner en Italie. Le 27 avril suivant, Napoléon, revenant à Fréjus, occupait le même appartement qui avait reçu le souverain pontife, et il y attendait le moment de s'embarquer pour l'île d'Elbe[1]!

En 1817, le même pape, rétablissant le diocèse fréjusien, y englobait les

1. Tous les détails de ces événements sont traités, avec pièces à l'appui, par M. Aubenas, dans son *Histoire de Fréjus*.



FRÉJUS. — LE CHATEAU D'EAU ET L'AQUEDUC ROMAINS

anciens diocèses de Grasse, de Vence, de Toulon, en leur entier, avec une portion de ceux de Senez, de Glandevès, de Riez [1], d'Aix et de Marseille.

En même temps, un grand travail changeait la face des choses dans la ville et lui rendait la salubrité qu'elle avait perdue. Nous avons vu qu'Adam de Craponne commença la transformation des marais fréjusiens en terres fertiles. Vers la fin du dernier siècle, un ingénieur de la province, « M. de Callas, entreprit le colmatage de la partie du territoire appelée plus particulièrement *les Paluns*, moyennant la concession, qui devait lui être faite, des terres par lui desséchées : son travail obtint un succès définitif ».

Beaucoup d'autres projets furent mis en avant. Enfin, en 1781, un système prévalut : le comblement du port, puisqu'on ne pouvait le rétablir. En conséquence, on y détourna le *Reyran*, torrent toujours chargé de sable, de graviers et de pierres. Trois années furent consacrées aux travaux dont le résultat justifia toutes les espérances, mais traversa une phase qui pouvait devenir funeste. La Révolution empêcha d'en tirer parti et le port fut vendu.

Heureusement, la propriété finit par passer : « ... entre les mains d'un homme que sa patrie reconnaissante n'oubliera jamais, M. Grisolle aîné.... Il a su, par des travaux constants, triompher de toutes les difficultés.... Il s'est donné une propriété fertile et considérable, il a détruit la cause première des malheurs de la cité et changé l'avenir des habitants. Son exemple a même été suivi par les propriétaires des terrains marécageux qui environnaient le port. Aujourd'hui, la charrue sillonne ce même lieu, autrefois sillonné par ces poupes superbes, fières de leurs innombrables rameurs.... Fréjus a retrouvé ainsi les avantages de sa belle exposition, il redevient ce lieu renommé, dans les temps anciens, par ses productions et sa salubrité. Il a fallu entrer dans le détail de ces résultats, pour dire la vérité et la propager contre ces préjugés, suites d'une vieille tradition, d'autant plus funeste que des écrivains mal informés présentent toujours ce pays sous le poids de son ancienne insalubrité [2]. »

Ainsi tombent les derniers préjugés et la ville reprend, en quelque sorte, grâce à son port, le rang dont on l'avait dépouillée. Autrefois, ce même port avait commencé sa fortune et, pendant longtemps, la soutint; puis il était devenu une cause de ruine; maintenant des terres et d'excellentes cultures remplacent les sables, les graviers, les alluvions des torrents.

Elles ont, par le travail, créé une richesse nouvelle, entièrement liée à la

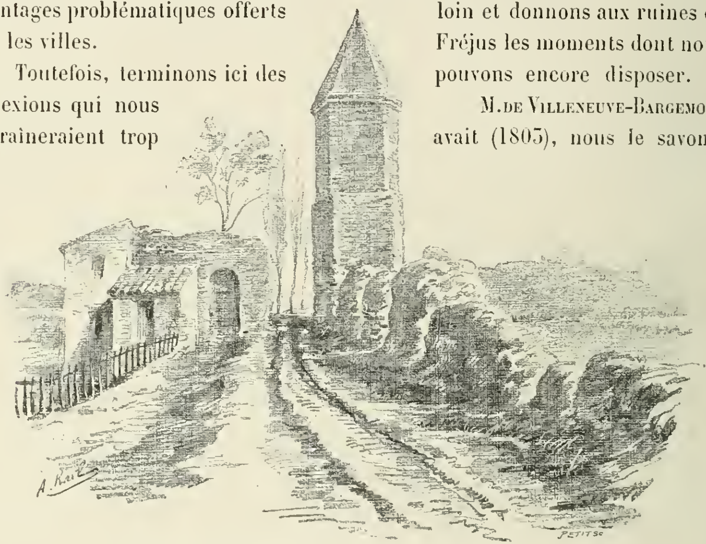
1. M. Aubenas.

2. M. Sémeguier, *Annuaire du Var*, 1836; cité plus longuement par M. Aubenas.

salubrité recouvrée. Un si complet résultat était bien fait pour appeler l'attention du *Littoral de la France*, toujours empressé à enregistrer les progrès du pays et à signaler les exemples heureux. Celui de Fréjus ne sera pas plus perdu que l'enseignement donné par la transformation des marais de la Loire-Inférieure et des Landes[1], et un jour viendra où nulle terre ne restera en friche, de celles que le travail peut assainir. Certainement, le progrès ne marchera qu'avec lenteur, mais on ne désertera pas toujours les campagnes, pour les avantages problématiques offerts par les villes.

Toutefois, terminons ici des réflexions qui nous entraîneraient trop loin et donnons aux ruines de Fréjus les moments dont nous pouvons encore disposer.

M. DE VILLENEUVE-BARGEMONT avait (1805), nous le savons,



Fréjus. — Phare romain, situé à l'angle des anciens quais.

signalé l'intérêt présenté par ces ruines. En 1828, M. CHARLES TEXIER, jeune et savant architecte, écrivit trois mémoires rendant compte de la mission officielle dont il était chargé. « Sauf quelques réserves, c'est ce qui a été produit de plus important sur les antiquités de Fréjus », dit M. Aubenas, en s'oubliant lui-même avec une modestie trop grande.

Nous regrettons de ne pouvoir suivre les développements de ces écrits spéciaux ; mais, avec un plaisir infini, nous admirerons les restes des quais de l'ancien port et la petite construction appelée *phare*, que, bien plutôt, on pourrait nommer *amer* ou *balise*, car elle n'offre pas les caractères distinctifs d'une « tour à feu ». La terrasse regardant le port est évidemment romaine, au moins pour

1. Voir volume *Côtes vendéennes* du *Littoral de la France*, chapitres XXXVIII, XXXIX, XLII.

une notable portion. D'ailleurs, des restes antiques se retrouvent un peu partout dans la ville : murailles, tronçons de colonnes, fragments d'amarres, cordons de briques. De grands canaux, des égouts sillonnaient le sous-sol de la cité, que nombre d'édifices embellissaient : tels : un temple, un théâtre, des thermes, des arènes ou plutôt un amphithéâtre pour les jeux publics.

Très vaste, ce dernier monument, de belles proportions, ne le cède guère



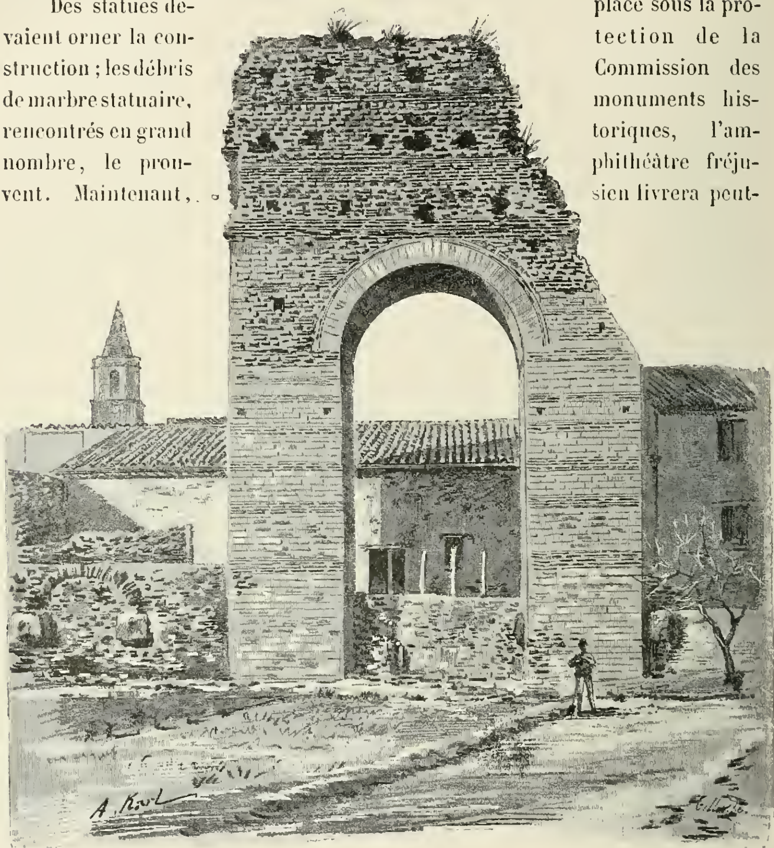
Fréjus. — L'Amphithéâtre

en grandeur aux amphithéâtres d'Arles et de Nîmes[1]. Adossé à la colline sur laquelle s'élève la ville, son architecte tira parti de cette position, en taillant dans le roc près de la moitié des gradins. Mais les hommes, plus encore que le temps, se sont acharnés sur le « très précieux édifice » (M. de Villeneuve), traversé aujourd'hui par une rue ou un chemin. On y retrouve, néanmoins, des galeries voûtées, des couloirs, des murs de séparation soutenant des marches, des escaliers, des débris de pilastres et de corniches, où se voient

1. Le grand axe de celui d'Arles est de 137m,20; celui de Nîmes a 133m,38 et celui de Fréjus 113 mètres, mais sans y *comprendre les constructions*, ce qui le rapproche beaucoup des premiers.

encore les trous destinés à recevoir les attaches du *velum* déployé sur les spectateurs, suivant les circonstances.

Des statues devaient orner la construction ; les débris de marbre statuaire, rencontrés en grand nombre, le prouvent. Maintenant, placé sous la protection de la Commission des monuments historiques, l'amphithéâtre fréjusien livrera peut-être un jour toute son organisation, quand de nouvelles fouilles y auront eu lieu.



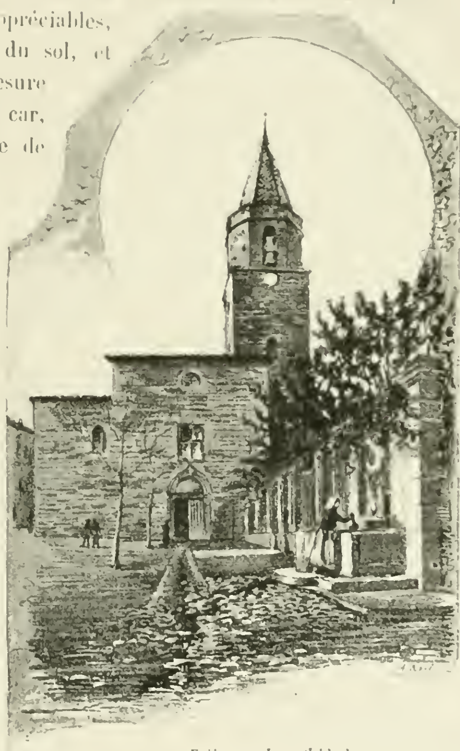
Fréjus. — La Por' e dorée.

De l'ensemble des ruines de Fréjus, la *Porte dorée* est la plus célèbre, sans pourtant mériter entièrement cette renommée. Bien dégradée, quoique très restaurée, elle justifie par son aspect l'opinion de M. Texier, qui veut y voir une partie du portique d'un édifice ruiné. Quant au nom que le savant architecte lui appliquait, *porte d'Orée*, c'est-à-dire porte située *au bord*, à l'*entrée*[1]

1. Du vieux français *orée*, lisière, bord.

du port, aucune tradition, aucun texte ne l'appuie et la vieille désignation de *Porta Aurea* viendrait, a écrit l'abbé Girardin, en 1729, « *des grands clous dorés* placés (maintenant disparus) dans la maçonnerie et que l'on y voit très distinctement ».

Beaucoup plus majestueux sont les arceaux subsistant de l'aqueduc. Ils suivent des sinuosités très appréciables, coupées par les ondulations du sol, et deviennent plus élevés à mesure qu'ils approchent de la ville, car, d'après un système admirable de science et d'ingéniosité, le canal passait *au-dessus* de l'enceinte fortifiée de Fréjus, faisant ainsi acquérir aux eaux une pression facilitant leur parfaite distribution.



Fréjus. — La cathédrale.

Les groupes d'arcades se succèdent, alternant avec des voûtes souterraines qui trouent les collines rencontrées. L'ensemble du travail aboutissait au village de Mons, distant de 40 kilomètres; après avoir entaillé des roches et montré la persévérance du génie romain, il captait les sources de *la Siagnole*, pour fournir Fréjus d'eau claire et salubre.

Qui fut le promoteur d'une pareille œuvre? On l'ignore, mais, assurément, quoique moins louée, elle reste l'une des plus intéressantes que l'on puisse admirer et étudier.

Après les constructions romaines, on n'a garde d'oublier celles qui datent de l'époque où Riculfe entreprit de reconstruire le siège de son évêché. La ville nouvelle occupa à peine le douzième de la surface de la ville antique, néanmoins, elle posséda des monuments remarquables. D'abord une muraille et des tours: quatre d'entre ces dernières subsistent encore; puis l'église

cathédrale, portant bien le style de l'époque. La tour du clocher et sa flèche, un peu plus récentes, sont loin d'avoir la grâce de l'architecture gothique à laquelle elles se rattachent.

Touchant l'entrée de la cathédrale, on visite le *Baptistère*, petite construction de forme ronde, supportée par huit colonnes en granit, d'ordre corinthien; on a voulu y voir un ancien temple, mais son origine est probablement plus moderne, quoique rien n'empêche d'attribuer ses matériaux à un édifice antique.

Autrefois, un cloître joignait la cathédrale; ce que l'on peut en voir fait regretter qu'il ne soit pas débarrassé des constructions parasites dont on l'a obstrué.

Fréjus possède encore un monument d'un autre genre : « Monument bibliographique très précieux, conservé à la bibliothèque du Grand Séminaire. C'est une bible sur vélin, à laquelle on assigne pour date le huitième ou le neuvième siècle, et qui, dit-on, figura comme une autorité unanimement acceptée dans les mémorables délibérations du Concile de Trente[1]. »

Enfin, il y aurait injustice à négliger de mentionner la création d'un Musée, tout entier consacré aux découvertes faites sur le territoire fréjusien. L'initiative en revient à M. Aubenas, qui ne néglige rien pour poursuivre son projet et peut se féliciter déjà de posséder quelques pièces précieuses : entre autres, une *tête de Jupiter* en marbre.

Nous redisons ici ce que nous avons dit à Porquerolles et à La Garde-Freinet. Les musées locaux peuvent rendre les plus grands services à l'histoire et à la science; nous souhaiterions de les voir se multiplier et, surtout, garder pour eux le fruit de recherches intelligemment conduites. N'est-ce pas le plus sûr moyen de se rendre compte des choses que de les étudier aux lieux dont elles faisaient partie?

Fréjus peut citer les noms de plusieurs hommes célèbres. L'un des premiers fut Cornélius Gallus, connu au double titre de poète et de soldat. Octave n'eut pas de meilleur auxiliaire que Gallus; pour le récompenser, il lui donna le gouvernement de l'Égypte. Le pouvoir agit sur le caractère du poète. Affolé d'ambition et d'orgueil, il se fit ériger des statues, puis voulut faire graver et son nom et ses exploits sur les Pyramides. En même temps, il exigeait de lourds tributs de la population. Rappelé, puis condamné à l'exil, Cornélius Gallus ne put supporter sa chute; il se donna la mort, à peine âgé de quarante-trois

1. *Histoire de Fréjus.*



FRÉJUS. — GALERIE DE L'AMPHITHÉATRE ROMAIN

ans (26 années avant l'ère chrétienne), alors qu'il eût trouvé dans les lettres une puissante consolation, car il avait composé quatre livres d'élégies. Virgile l'appelait son ami et lui dédia une de ses églogues.

Julius Agricola dut à ses talents militaires de se voir choisi par Vespasien pour achever la conquête de la Grande-Bretagne. Sans hésitation, le général romain pénétra jusque dans les parties les plus reculées de l'Écosse, soumettant tout sur son passage. Mais, aussi doux après la victoire qu'il s'était montré intrépide dans la poursuite de son plan, Agricola parvint à se faire aimer des indigènes, et il employa huit années entières de la manière la plus favorable aux intérêts des vaincus comme à ceux des vainqueurs. C'est alors que, la paix lui laissant des loisirs, il parcourut son gouvernement et réussit à en déterminer la position insulaire.



Fréjus. — Tête de Jupiter.

Mais Domitien venait de succéder à Titus; le nouvel empereur prit ombrage de la popularité d'Agricola. Ce dernier rentra tranquillement dans l'obscurité, où l'on prétend que la vengeance impériale le suivit. Agricola périt empoisonné, à l'âge de cinquante-six ans (96 de l'ère chrétienne). L'illustre historien Tacite était son gendre et il voulut l'honorer en écrivant sa *Vie*, qui nous a fait connaître le beau caractère de cette victime de Domitien.

Quatre ecclésiastiques fréjusiens, appartenant à la même famille, ont su marquer, au dix-septième siècle, leur personnalité.

Nicolas Antelmi (né vers la fin du seizième siècle, mort en 1646) rechercha de tous côtés et à grands frais les titres et les documents dont l'église de Fréjus avait été dépouillée. A lui revient la rédaction du Catalogue raisonné des Évêques du diocèse, figurant dans le *Gallia christiana*, des Frères de Sainte-Marthe. L'érudit ecclésiastique avait aussi commencé un

cabinet d'antiquités, fort agrandi par son neveu, Pierre Antelmi. Ce dernier fouilla avec persévérance Fréjus et les environs, et fut assez heureux pour réunir quelques pièces de premier ordre, dont, plus tard, il fit présent au célèbre Peiresc, afin de se consacrer tout entier à des travaux théologiques. Il mourut en 1668.

Joseph Antelmi, neveu et arrière-neveu des précédents, se livra tout particulièrement à l'étude de l'histoire de sa ville natale et voulut ensuite



Cardinal Fleury.

l'écrire; mais une partie de ses travaux a été perdue. Il reste de lui une *Dissertation* pleine de recherches et d'aperçus nouveaux, tant sur la fondation de l'église fréjusienne que sur l'antiquité, l'origine, les noms et les monuments de la ville, et aussi plusieurs ouvrages de critique, d'histoire et de théologie. Joseph Antelmi mourut en 1697, âgé seulement de quarante-neuf ans.

Son frère, Charles Antelmi, que l'abbé Girardin devait appeler « savant et curieux comme ceux de sa famille », donna également ses soins à la conservation des antiquités de Fréjus. D'abord prévôt de la cathédrale, il devint évêque de Grasse, mettant ainsi le sceau au juste renom des siens[1].

Le nom du cardinal de Fleury, précepteur, puis ministre de Louis XV,

1. Ces quatre résumés biographiques sont tirés du bel ouvrage de M. Aubenas.

est lié, nous le savons, au diocèse de Fréjus; il le gouverna pendant près de seize années, avec le plus grand zèle, en soulageant les pauvres et en établissant de petites écoles dans les campagnes[1], sans préjudice de tous les soins donnés au clergé. Fleury eut à recevoir, en 1702, le duc d'Anjou,



Désaugiers.

qui revenait d'une malheureuse campagne dans le Milanais, pour aller ceindre la couronne d'Espagne. Cinq ans après, une autre visite princière, celle d'Amédée de Savoie, se dirigeant vers Toulon, eût pu être bien fatale à Fréjus. L'estime inspirée par l'évêque au général ennemi préserva la ville.

En 1729, l'abbé Girardin a fait paraître une *Histoire de Fréjus*, écrite surtout au point de vue ecclésiastique, mais qui reste un véritable monument élevé à l'antique ville.

Une des plus célèbres personnalités de la Révolution est souvent donnée

1. *Biographie universelle* de Michaud.

comme appartenant à Fréjus, mais elle semble devoir se rattacher à Saint-Raphaël, où nous la retrouverons. Peut-être à la famille se lie un artiste peintre dont le nom fut révélé à La Rochelle, au mois de décembre 1887. A cette époque, on découvrit dans les greniers du palais de la Bourse rochelaise une grande toile crevée, dont la peinture était fort écaillée. Une inscription disait que l'on était en face du portrait de Pierre-Samuel Seignette, conseiller au Présidial et maire de La Rochelle, de 1761 à 1764, et que le peintre se nommait Sieyès, de *Fréjus* .

Marc-Antoine Désaugiers mérita largement sa renommée de chansonnier et d'auteur dramatique. Fait de charme et de gaîté, son talent lui valut les plus grands applaudissements, comme son caractère loyal lui concilia l'estime de ses admirateurs. Désaugiers est peut-être trop oublié, en ce sens que l'on prend, aujourd'hui, pour héritiers directs de son esprit, des chansonniers dont le plus grand mérite est de ne se rapprocher que par les défauts du modèle vainement imité (1772-1827)[1].

C'est au soleil couchant que nous prenons congé de Fréjus. Les rayons pourprés se dispersent, à la fois, sur les dernières assises granitiques du massif des *Maures* et sur le porphyre, aux tons fauves, des premiers plans de la chaîne de l'*Estérel*, où nous allons arriver. Un contraste superbe en résulte. Les masses grises du granit deviennent plus sombres pendant que, vers l'orient, les dentelures rougeâtres du rivage semblent embrasées des lueurs de l'incendie qui, si fréquemment, éclate dans leurs forêts.

L'*Argens*, à cette heure, perd son nom antique; il roule des flots d'un beau rouge doré, bientôt absorbés par la mer, au bleu profond, strié d'émeraude et de rubis.

Fréjus baigne dans ces deux lumières, empruntant à leur éclat un air de fête, un air de jeunesse encore accentué par ses contours enveloppés de verdure.

Les malheurs d'autrefois sont oubliés. Fière de ses antiques trésors, la ville nouvelle sait bien que justice entière lui sera rendue et, calme, elle se confie en l'avenir.

1. Fréjus est encore la patrie de Grisolle (Auguste), célèbre médecin, d'une réputation distinguée et bien méritée. Il est né le 10 février 1811 et est mort à Paris le 9 février 1869.

CHAPITRE XXX

SAINT-RAPHAEL. — LE MASSIF DE L'ESTÉREL. — LE DRAMONT. — AGAY.

Lorsque, pour mieux faire ressortir le charme de la position de Saint-Raphaël, on montrait Fréjus comme enseveli au milieu de marais empoisonnés, il y avait là non seulement parti pris, mais un peu d'inconséquence. Tout au moins, devait-on compter sur l'ignorance géographique, autrefois proverbiale, de nos compatriotes, puisque la petite ville moderne était alors, en réalité, une sorte de faubourg de Fréjus. Deux kilomètres à peine l'en séparent[1] et son port regarde le golfe de la ville antique. Donc, les émanations marécageuses pouvaient l'atteindre.

Heureusement, nous venons de le constater, Fréjus a reconquis la salubrité et, du même coup, Saint-Raphaël peut tirer parti de ses avantages.

Sur tous les points de son rivage, des maisons de plaisance regardent le splendide panorama présenté par la baie fréjusienne et les premiers contours du golfe de Saint-Tropez. Les jolies petites plages alternent avec les roches aux formes bizarres, éparpillées dans les flots.

La terre ondule de toute part, soulevée qu'elle est par la chaîne de l'*Estérel*. Les bouquets de pins dressent leur tête toujours verdoyante au-dessus de massifs rocheux et, sur la mer, largement déployée, passent les barques de pêcheurs ou les petits navires caboteurs venant à Saint-Raphaël chercher les lièges, les bois, les minerais et autres produits du pays.

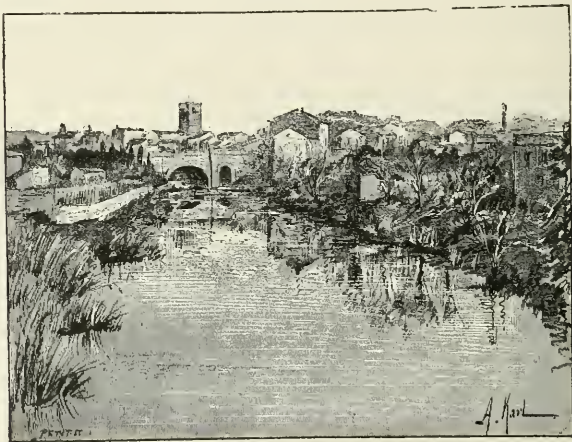
L'importance du petit port suit une marche ascendante, comme celle de la prospérité mondaine de la ville, et très justement, maintenant, il peut être désigné pour le centre d'exportation du commerce de Fréjus.

Saint-Rapheau, devenu Saint-Raphaël, de par la prononciation française,

1. Quatre par chemin de fer.

n'est pas dépourvu de souvenirs historiques. Une tour était accolée à son église, l'une et l'autre pouvaient remonter au dixième siècle et remplacer des constructions antérieures, car, partout, en creusant la terre, on trouve des débris antiques. M. Aubenas cite particulièrement un long tronçon de la voie aurélienne, une borne milliaire et une citerne immense, très remarquable, existant au quartier des Caseaux. Elle dépendait probablement du port romain et devait contribuer à l'*aiguade*, autrement dit, à fournir d'eau les navires.

Les Templiers avaient une commanderie dans ce village.



Saint-Raphaël. — La rivière.

Dans l'histoire contemporaine, Saint-Raphaël est mentionné deux fois. D'abord, en 1799, le 9 octobre, où les frégates *le Muiron* et *la Carrière*, escortées par les chebeks *la Revanche* et *la Fortune*, arrivèrent dans son port. Le premier de ces navires portait Bonaparte, transfuge de l'expédition d'Égypte, qui revenait en hâte à Paris, où l'attendait une fortune si extraordinaire.

La seconde fois, il s'agissait encore de Napoléon Bonaparte, mais de Napoléon tombé du pouvoir impérial et se résignant avec peine à la souveraineté en miniature de l'île d'Elbe.

Le souverain déchu traversait ainsi, à deux reprises, la ville natale de son collègue de Brumaire, de l'abbé Sievès, qui l'avait pressé d'abandonner l'Égypte et qui, un instant, avait partagé avec lui le pouvoir.

Nous venons de parler de l'abbé Sieyès, mais la vie toute politique du



SAINT-RAPHAEL. — BAIE DES CORAILLEURS

(D'après un dessin de M. Charles Lenormand.)

célèbre auteur de la brochure sur *le Tiers-État*, ne nous appartient pas. Contentons-nous de rappeler qu'à lui revient le projet de division territoriale de la France, telle qu'elle existe, à peu de chose près, aujourd'hui. Né en 1748, Sieyès mourut en 1836.

Le nom de l'auteur des *Guêpes* est intimement lié à la petite ville moderne de Saint-Raphaël, qu'il a, en réalité, fondée. Personne n'ignore qu'ALPHONSE KARR avait, d'abord adopté Nice, puis que, séduit par la beauté du golfe fréjusien, il vint y créer, dans la plus pittoresque situation, les beaux jardins de *la Maison Close*. Le vocable choisi n'est pas hospitalier et peut-être même pourrait-on le trouver en contradiction voulue avec la vogue que l'écrivain savait fort bien attacher, par ses récits, au hameau maintenant transformé. Mais la ville a profité de cette vogue et c'était l'essentiel. Aussi, justement reconnaissante, a-t-elle donné le nom d'Alphonse Karr à l'une de ses rues, en attendant qu'elle lui élève une statue, comme l'a fait la ville de Cannes pour son créateur, Lord Brougham.



Saint Raphaël. — Maison close.
Porte rustique de la villa d'Alphonse Karr.

Saint-Raphaël occupe le premier plan du massif de l'Estérel, où dominent les porphyres rouges et des grès de diverses sortes. Parmi les roches éboulées dans les flots, les plus connues sont le *Lion de mer* et le *Lion de terre*, deux écueils placés, le premier, à quelques encablures, le second, à moins de 500 mètres du rivage. Mais, si bonne figure que tous deux fassent dans le paysage, il a fallu beaucoup de bonne volonté pour leur trouver une ressemblance avec « le roi du désert ».

Sur le *Lion de terre*, les Romains, dit-on, avaient construit une tour dont

on reconnaît encore quelques vestiges. Les deux écueils semblent garder l'entrée du port, profond de plus de 5 mètres et protégé par un môle de près de 100 mètres.



Alphonse Karr.

Malgré tout, la tenue y laisse à désirer, quand soufflent les vents dominants de la région, et alors le mouillage dans la rade est plus sûr.

Après l'exploration de la chaîne des Maures, il n'en est pas de plus féconde en surprises que celle du massif de l'*Estérel*. La végétation y est beaucoup moins variée et moins touffue, mais les divers aspects des roches compensent le manque de verdure. Déchirées ou amoncelées, brusquement ou-

vertes par des grottes ou hérissées à pic, les montagnes semblent encore, avec leurs couleurs, fantastiques sous le soleil, subir l'effet de quelque fournaise intérieure. L'impression devient saisissante, lorsqu'un des incendies, très fréquents dans les parages, dévore les taillis de pins, à grand'peine reconstitués. La flamme s'élance, pareille à un serpent, rampe, tourne le long des pointes, pétille en sifflant et projette sur l'horizon entier ses lueurs trop bien harmonisées avec la teinte fauve de la pierre[1].



Saint-Raphaël. — La jetée par un gros temps.

Si l'on y ajoute que, pendant longtemps, de véritables bandits occupèrent l'*Estérel* et que la fameuse auberge *des Adrets* n'est pas très éloignée, on comprend les récits épouvantant les veillées des habitants et troublant la sécurité des voyageurs. On retrouve l'écho de ces récits dans les relations de Millin et de l'illustre de Saussure; ce dernier avait entièrement exploré la chaîne montagneuse.

1. Charles-Quint fit incendier les forêts de l'*Estérel*, lorsque, troublé dans ses projets de conquête, il s'y voyait harcelé par les habitants. Le petit hameau de l'*Estérel* a été un poste militaire créé au dix-huitième siècle, justement pour réprimer le brigandage.

Tout danger est aujourd'hui conjuré; on peut sans crainte visiter le beau massif étendu entre Fréjus et Cannes : on n'y rencontre plus de Gaspards de Besse; les sujets d'étude y sont variés pour le plaisir de l'esprit et des yeux; en même temps, on y trouve plusieurs exploitations fructueuses pour le pays. Telles les eaux de *Boulouris*, offrant, dit-on, plusieurs des qualités des eaux de Contrexéville; les mines de charbon de *Boson*, en pleine activité, comme les carrières de *Dramont*. Dans celles-ci, on taille en pavés un porphyre bleuâtre, très dur et d'une parfaite homogénéité, aussi son exportation a-t-elle pris assez d'importance pour nécessiter une station spéciale sur la voie ferrée.

Au milieu des bois, et placé vers l'extrémité du cap de *Dramont*, s'élève un sémaphore.

Maintenant la côte, très tourmentée, prend un aspect sauvage des plus imposants. Les *caps Roux* et du *Trayas* élèvent hardiment au milieu des flots azurés leurs roches porphyriques d'un rouge franc; plusieurs très belles grottes se rencontrent dans ces amoncellements, surtout une *Sainte Baume*, autrement dite *Grotte de Saint-Honorat*, la tradition voulant que le fondateur du célèbre monastère des îles de Lérins s'y retirât souvent.

Un détour encore, et nous voici dans l'ancienne *Ægytna* ou le *portus Agathonis*, mentionné aux Actes du martyre de saint Porcaire, abbé de Lérins.

De nombreux fragments et débris d'une incontestable antiquité y ont été recueillis[1], et d'Anville a fait remarquer que, sur les plus anciennes cartes, ce hameau (dépendant du territoire de Saint-Raphaël) porte le nom significatif d'*Agat*, d'où, probablement, le nom moderne : Agay.

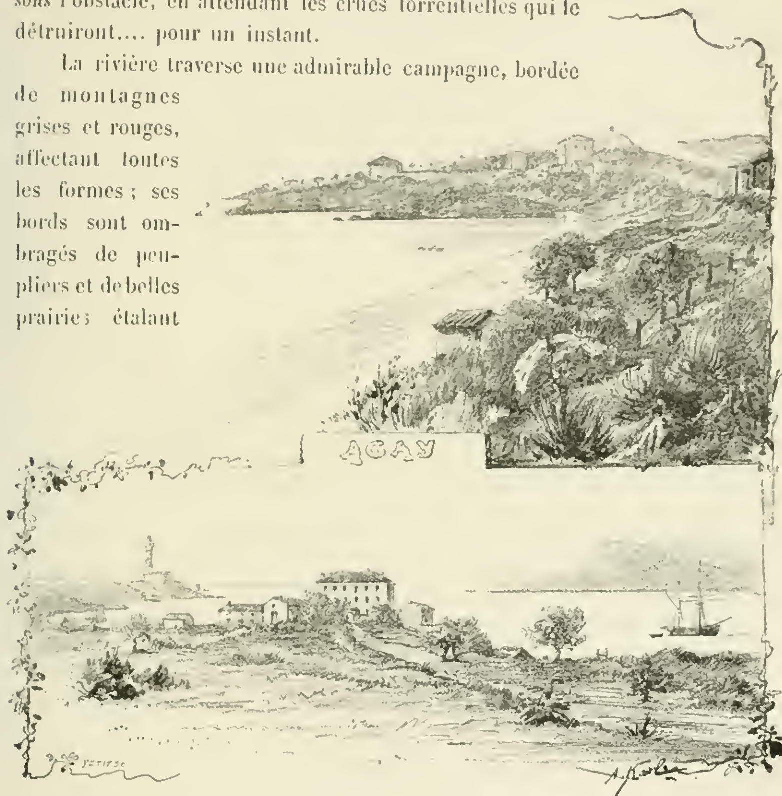
Quelques maisons de pêcheurs forment tout le hameau. Il est bâti devant une petite rade foraine, limitée par le cap *Roux*, visible à plus de 30 milles en mer, et par le cap Dramont. Un cirque de collines élevées l'entourent et la défendent du mistral; aussi, quoique la houle du large pénètre facilement dans sa rade, la baie elle-même est souvent le refuge de tartanes et de navires caboteurs.

Le site est d'aspect ravissant, bien que sauvage; il possède un grand

1. Voir, dans l'*Histoire de Fréjus*, par M. Aubenas, les excellentes raisons que donne l'auteur pour soutenir son opinion.

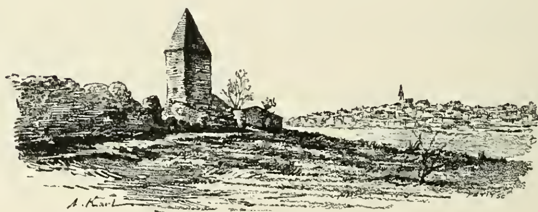
attrait pittoresque dû à ses bois, à ses roches de couleurs variées et au fleuve minuscule débouchant dans ses flots calmes. Le plus souvent, la « rivière d'Agay » ne peut parvenir à s'ouvrir un lit au milieu des sables qu'elle a charriés; une véritable barre l'en empêche et elle coule *sous* l'obstacle, en attendant les crues torrentielles qui le détruiront.... pour un instant.

La rivière traverse une admirable campagne, bordée de montagnes grises et rouges, affectant toutes les formes ; ses bords sont ombragés de peupliers et de belles prairies étalant leur herbe fraîche sur le fond de la vallée, dont les sinuosités, tantôt élargies, tantôt resserrées, à la façon d'un défilé, présentent les plus séduisants contrastes. Les contreforts alpins ferment au loin l'horizon.



Agay possède tout : un vieux château, penché sur sa baie mollement arrondie en conque gracieuse; des montagnes tourmentées, une vallée ombreuse, des bois épais.

Puis, comme les modernes « villas » y sont rares, la solitude ajoute une douceur de plus à la beauté des lignes du tableau, à l'harmonie de sa riche et séduisante couleur.

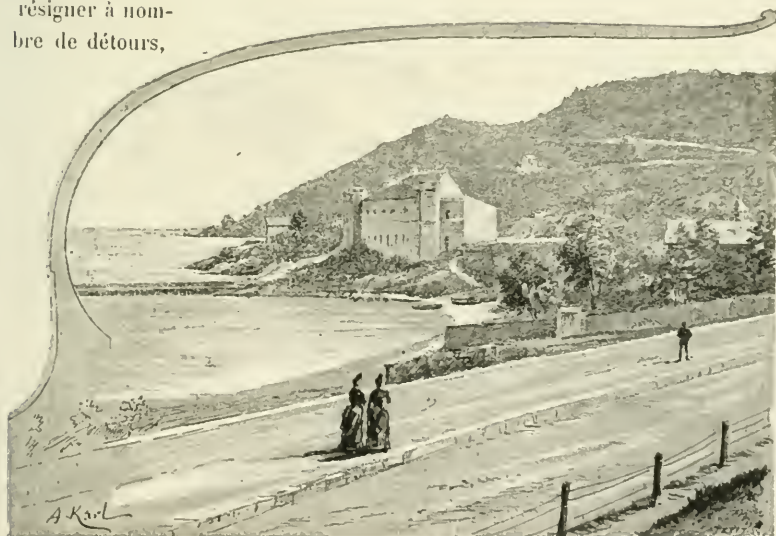


Fréjus. — Phare romain, vu de l'entrée du vieux port.

CHAPITRE XXXI

THÉOULE. — LE GOLFE DE LA NAPOULE. — CANNES. — LE CANNET.

Nous touchons aux derniers plans de l'Estérel. Les montagnes se rapprochant, la voie ferrée a dû les entr'ouvrir par un long tunnel et il faut se résigner à nombre de détours,



Théoule. — Sur la voie ferrée.

si l'on veut ne pas quitter le bord de la mer.

Les caps avancés succèdent aux baies naturelles, les vallées aux cimes aiguës. Certaines de ces vallées présentent un caractère sauvage impressionnant vivement le voyageur qui les traverse; tel le *Défilé des Pendus*, brèche

énorme, entaille fantastique, séparant deux rochers abrupts. Non loin de là, on rencontre l'emplacement des anciennes fourches patibulaires de la seigneurie de Villeneuve, d'où le nom appliqué au défilé.

Avec un vif plaisir nous revenons vers la mer, qui semble nous accueillir par un redoublement d'éclat et de couleur.

Nous dépassons le *cap Roux*, « l'un des plus grandioses de la Méditerranée[1] ».

« Moins élevé que le *Mont Vinaigre*, puisqu'il n'atteint qu'à 453 mètres, ce promontoire, aperçu avant tous autres par les navires cinglant du large, cet étincelant *cap Roux* (*capo Rosso*), ainsi nommé du voile d'or fauve que le soleil au déclin jette sur ses épaules de porphyre, s'élance des flots, monte et, par-dessus les côtes de Provence, plane d'un vol sans rival.

« Le diadème de roches volcaniques dont se ceint le front du cap constitue, à notre avis, l'incomparable belvédère du littoral[2]. »

Après avoir gravi le promontoire, on descend sur le rivage de Théoule, abri maritime où le mistral ne peut pénétrer, et où une petite jetée en pierres permet aux barques d'attendre sans crainte la fin d'une *saute de vent*.

Future station mondaine, Théoule occupe le point où la voie ferrée s'enfonce dans le massif de l'Estérel.

A peine un hameau y est-il formé, bien qu'une construction aux allures de château y figure et s'élève (on peut le supposer) sur l'emplacement de la grange fortifiée où, jadis, les seigneurs de Villeneuve recevaient les dîmes de leurs tenanciers.

Un chemin facile, tout tapissé de plantes exotiques et indigènes, a été pratiqué sur la côte, légèrement escarpée, où l'eau transparente reflète les pins couvrant la montagne. Un petit torrent y débouche, lorsque des pluies ont ranimé sa source; au loin, derrière les vagues frissonnantes et une avancée du rivage, le golfe de *La Napoule* dissémine ses îles, comme autant de sentinelles qui doivent le protéger des assauts de la pleine mer.

A Théoule, c'est encore le rocher découpé en pointes, en ravins, en arches, en grottes; là-bas, une plage de sable s'offrira propice au pied fatigué.

Et, maintenant, faut-il encore se jeter dans les discussions étymologiques inépuisables que les noms de toutes ces charmantes oasis fomentent? Non, puisque l'on doit, en somme, se contenter d'hypothèses.

On ne peut nier que la physionomie de ces noms, *Théoule, Napoule*, ne soit empruntée à la langue des premiers explorateurs du port, mais

1. Élisée Reclus.
2. M. Stéphen Liégeard : *La Côte d'azur*.

c'est tout. Passons ou bien accordons, très volontiers, que nous entrons dans l'ancienne *Epulia*, où Papon, l'historien provençal, crut retrouver la station AD HORREA, de la Table de Peutinger.



D'*Epulia* à NAPOULE, la différence n'est pas extraordinaire et, d'ailleurs, l'établissement du chemin de fer a fait découvrir un grand nombre de substructions romaines, sans compter un tronçon de voie et des magasins souterrains, voûtés sur piliers massifs, destinés à former des compartiments distincts. Ces découvertes justifieraient l'ancien nom, qui voulait dire *vivres*, ou plutôt approvisionnements. Inutile de parler des briques et autres débris : on en rencontre à chaque pas.



Théoule.

Foulant fièrement ces ruines, un membre de l'illustre famille provençale de Villeneuve, Guillaume, fit bâtir un château (XIVme siècle) que les Sarrasins ont mutilé, mais qui découpe encore, avec une grâce merveilleuse, ses deux tours carrées sur le fond bleu du ciel. Des restes de murailles témoignent de la force de cette citadelle, autrefois gardienne du golfe qui a pris son nom.

Vraisemblablement, La Napoule avait une grande importance à l'époque romaine; mais, de nos jours, un simple hameau remplace les splendeurs d'antan. La cité florissante n'a plus même d'existence propre, englobée qu'elle est dans la commune de Mandelieu, et de modestes barques de pêche sillon-



La Napoule et le golfe jusqu'à la ville de Cannes.

nent les vagues où passèrent les lourds navires des conquérants de la Gaule.

C'est à Fréjus que le fait suivant nous a été raconté :

« Au moment où des difficultés administratives retardaient son entrée en Italie (1831), lord Brougham s'arrêta sur les bords du golfe de La Napoule[1] et parcourut le pays entier, jusqu'au massif des Maures. La situation de Fréjus l'enchanta et il fit à l'administration municipale des ouvertures qu'on reçut froidement. Rebuté, lord Brougham revint sur la plage de Napoule où, renonçant au voyage d'Italie, et rencontrant, pour ses projets, l'empressement qu'ils méri-

1. Il faut se souvenir que l'embouchure du *Var* délimita notre frontière jusqu'en 1860.



PRÈS CANNES. — LA NAPOULE

taient, l'ancien grand chancelier d'Angleterre fixe son habitation dans le petit bourg de pêche qui, bientôt, allait devenir l'élégante ville de CANNES. »

Vraisemblablement, les choses ne se passèrent pas avec cette rapidité; mais le résultat fut le même et Fréjus dut amèrement regretter son manque de perspicacité. CANNES y trouva la fortune, une fortune de bon aloi. En effet, la ville a su conserver une physionomie de grand ton, très séduisante, ce qui n'empêche pas de pouvoir y mener la vie de famille, sans crainte de rencontres cosmopolites fâcheuses.



Cannes — Vue générale prise de la Croisette

Toutefois, avant de parcourir l'élégante station hivernale, rendons-nous compte de ses ressources maritimes, puisque cette question est le but principal du *Littoral de la France*.



Types de bateaux cannais.

En général, les côtes des ALPES-MARITIMES sont très hospitalières; un grand nombre d'anses naturelles y offrent refuge et accostage faciles. Les navires surpris par les coups de vent qui, si inopinément, soufflent sur la Méditerranée, trouvent à peu près toujours, en s'approchant de terre, une rade ou un port ouverts pour leur donner asile.

Mais, de ces ports, le moins favorable est celui de Cannes, pour ce qui concerne la marine proprement dite. Son amélioration est demandée avec

instance, car la jetée (construite vers 1845), beaucoup trop courte, l'abrite mal des vents du sud-ouest. Le cap de *la Croisette* le protège à l'est, mais, par les gros temps, la mer, très agitée, monte sur les quais et les navires y courent des risques. Chaque année des avaries sont signalées.

Malheureusement, le port n'a pas assez d'importance et offre des obstacles naturels trop nombreux pour que l'on se décide aux travaux nécessaires. La configuration des lieux, la position des barres de rochers sous-marins et les grandes profondeurs d'eau contribueraient à rendre fort dispendieux le projet préparé; son exécution, il est vrai, aurait pour effet d'assurer le calme dans le bassin, mais encore faut-il ajouter que la longueur actuelle des quais, 250 mètres environ, ne serait pas augmentée.



Armes de Cannes.

La bouée, dite du *Sécant*, signale les rochers gisant à l'entrée; les navires doivent passer entre cette bouée et le fanal. Deux autres *bouées de touage*[1] aident aux mouvements des bateaux.

Les pêcheurs sont nombreux, bien que le poisson devienne rare. L'usage des filets traînants en est la première cause; ces filets sont d'un emploi plus productif, mais, naturellement, ils enlèvent tout et dépeuplent les fonds.

A Cannes, la pêche est pratiquée par des bateaux non pontés, armés à la part, le bateau lui-même comptant pour une part. La pêche du corail n'existe malheureusement plus, et nous en savons la principale cause.

Malgré ces conditions presque fâcheuses, le port est très fréquenté en hiver, mais son animation provient des yachts de plaisance qui y sont inscrits ou le prennent comme point de relâche. Le *Club de la voile de Cannes*[2] ne

1. *Touer* un navire, c'est le mettre en marche dans une direction voulue, à l'aide de *touées*, autrement dit, d'un ou plusieurs cordages fixés, par un bout, à une bouée ou à un coffre.

2. Président, M. Fél. Fournier; vice-présidents, MM. Marius Mouton et L. Nouveau; secrétaire, M. V. Campedieu; trésorier, M. L. Maubert.

pouvait rêver un champ de luttes nautiques mieux disposé que ce golfe splendide, parsemé d'îles, s'étendant devant la ville. Les promenades y sont charmantes, aussi les petits bateaux pour excursions deviennent-ils excessivement nombreux : chaque soir, ils sont tirés sur la plage



Cannes. — Une vue du golfe.



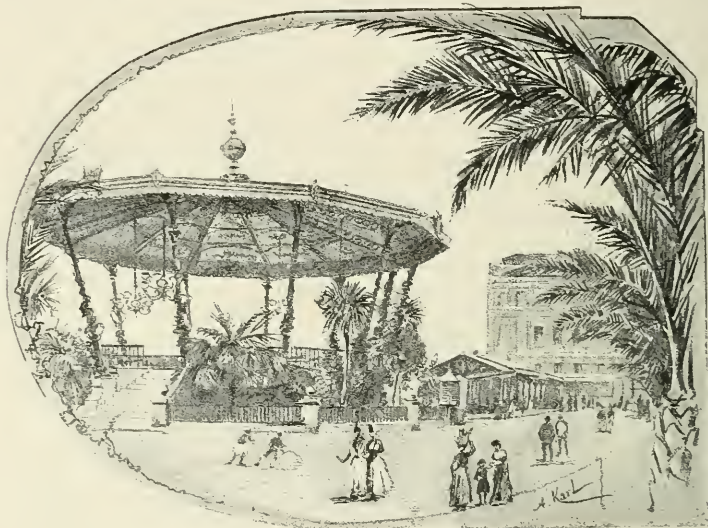
de sable des *Allées Marines*, et ils contribuent beaucoup à donner à ce quartier un relief tout pittoresque[1].

Fort animé est égale-

1. Nous avons déjà, un peu partout dans la Méditerranée, rencontré cette coutume : à Cerbère, à Collioure, à Banyuls. Voir volume, *côtes Languedociennes* les chapitres portant ces noms.

ment ce superbe *boulevard de la Croisette* qui, en réalité, contourne la baie entière et va de la ville mondaine au bourg primitif. D'un côté, les habitations élégantes, luxueuses, ombragées de palmiers, d'orangers, de citronniers, embaumées de la flore si variée du pays et serties par le ton fauve du sable de la plage, par le bleu vif de la mer.

Plus loin, les vieilles maisons pressées sur une colline à pente rapide, *le Mont Chevalier*, où des escaliers sont pratiqués, afin d'éviter la perte de



Cannes. — Le kiosque à musique et le marché aux fleurs.

temps occasionnée par de nombreux lacets. La vieille basilique de *Notre-Dame d'Espérance* couronne la colline. Elle n'a de remarquable qu'un reliquaire du quinzième siècle, contenant les restes de saint Honorat, le fondateur du célèbre monastère des îles du golfe; mais elle est surmontée d'un clocher assez gracieux d'aspect, portant une horloge sur ses quatre faces. Le soir, les cadrans sont illuminés, et ces points brillants dans le crépuscule mettent une note aimable au front du vieil édifice.

Une esplanade ménagée devant l'entrée offre un horizon des plus étendus; mais, pour voir Cannes dans la plénitude de sa beauté, il faut gravir un dernier sommet, auquel on accède par un petit escalier en bois. On se trouve alors sur ce qui reste de la tour seigneuriale, fondée, en 1080,

par Adalbert II, abbé du monastère de Lérins; trois cents ans suffirent à peine pour la terminer : elle servait en même temps de citadelle et de poste d'observation maritime. Frappée par la foudre et ruinée par le temps, elle n'en est pas moins un point de repère pour les marins, car ses débris frappent d'abord le regard qui cherche la terre.

De cet observatoire, les yeux peuvent contempler la chaîne des Alpes Maritimes, aux sommets blancs de neige; les promontoires, les criques accentuant le rivage, le massif de l'Estérel, aux couleurs flamboyantes, dès que le soleil les frappe, et, surtout, Cannes avec ses villas délicieuses, aux noms poétiques, et la vaste nappe bleue, aux reflets scintillants de sa baie, où semblent dormir les îles, joyaux de sa couronne d'azur.



Cannes — Pointe de la Croisette.

En revenant vers la plage, on rencontre les derniers restes des murailles d'enceinte et on traverse les deux vieux quartiers du *Suquet* et du *Poussiat* : le premier accroché à la colline; le second dévalant jusqu'à la mer. Il vient de faire place, en grande partie, à un marché cou ert, mesure heureuse, car l'ancien marché encombrait les *Allées Marines* et le *Poussiat* n'avait vraiment rien d'attrayant, au contraire! Il donnait en quelque sorte toujours raison aux instructions du maréchal de Mirepoix, disant que « l'air de Cannes n'est pas trop pur! »

Des pêcheurs habitent ces deux quartiers et conservent encore beaucoup des coutumes traditionnelles.

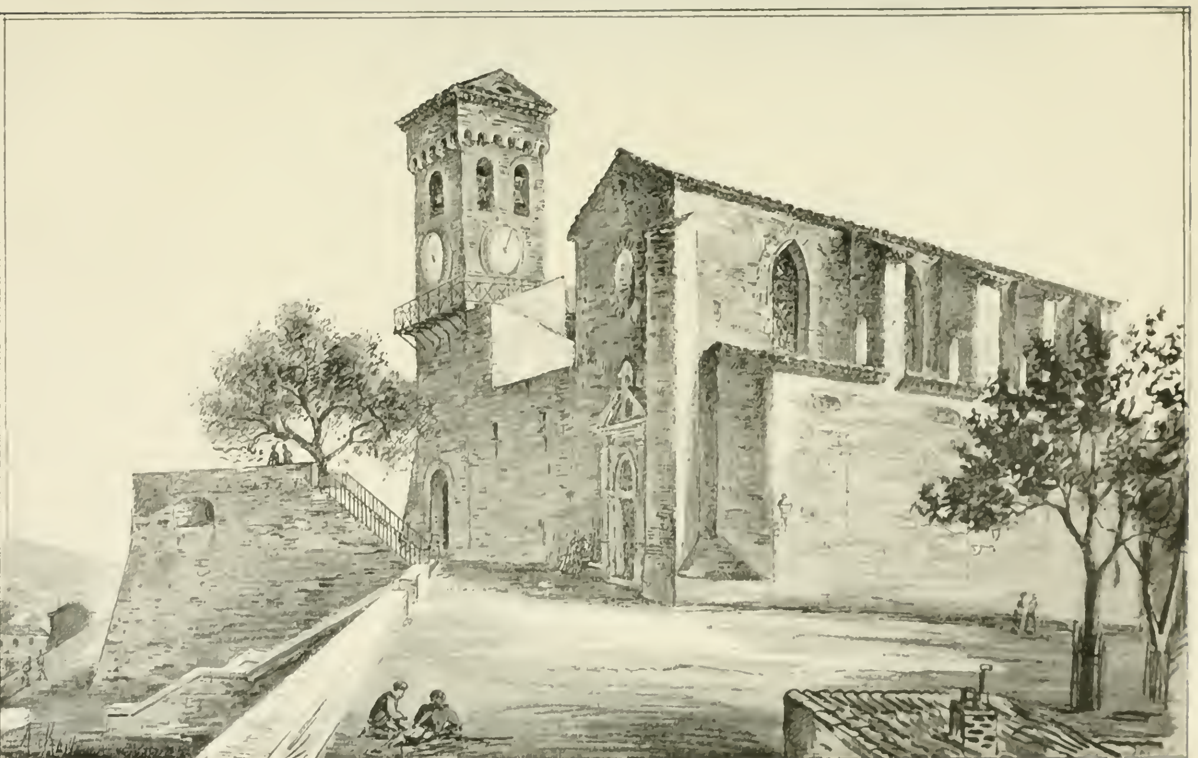
« Vers sept heures de relevée, la veille de Noël, un festin se pratique. Il se compose invariablement d'une sorte de *polenta*, faite de *pois pointus* que l'on coupe en tranches et que l'on passe à la poêle; d'un morceau de morue bouillie, étoffé de noix pilées; d'une terrine d'herbes cuites au four; enfin, d'un gâteau pétri de fine fleur de froment et de jaunes d'œufs qu'on parfume à l'essence d'oranger. Un joli vin blanc du cru arrose cette traditionnelle agape qui, de Marseille à Nice, porte le nom de « gros souper ». Brillat-Savarin l'eût gratifiée de « maigre pitance ».

« .... Les pêcheurs chôment le jour de Saint-Pierre-ès-Liens, c'est-à-dire le 1er août. Nul d'entre eux ne s'expose en mer la nuit qui précède : saint Pierre ne bénirait pas les filets. Dès le soir, les bateaux sont tirés sur la plage, tandis qu'un feu de joie s'allume près du port. Le lendemain, sitôt que paraît l'aube, chacun arbore son drapeau et cloue un bouquet à la pointe du mât. Puis, vers dix heures, tambour battant, bannière déployée, patrons et matelots mettent le cap sur le mont Chevalier. Gaiement, au son du fifre, ils montent entendre la grand'messe qui



Cannes. — Statue de Lord Brougham.

leur est chantée dans le chœur de la vieille église. Un banquet fraternel les retrouve, à midi, la fourchette en main, vers cette rue Bivouac, où campa Napoléon. Des courses nautiques occupent le reste du jour, un bal champêtre égaye la soirée, et, durant toute la nuit, le Suquet retentit de chansons joyeuses. » — (Extrait de l'intéressant et beau livre : *la Côte d'Azur*, par M. Stéphen Liégeard.)



CANNES. — LA VIEILLE ÉGLISE

Au sortir des rues étroites, sombres et mal entretenues du berceau de Cannes, on est doublement charmé de revoir l'admirable perspective des Allées Marines, du boulevard de la Croisette, de la mer.

On poursuit la marche et, devant l'Hôtel de ville, une fort belle statue en marbre blanc sollicite une pensée pour le véritable fondateur de la ville moderne. Elle s'élève au milieu d'une corbeille de fleurs et d'un groupe de magnifiques palmiers-dattiers. Très bien comprise, elle représente lord Brougham debout, tête nue, le regard à la fois impératif et songeur; l'une de ses mains, tenant une rose, s'appuie sur un palmier. Les deux strophes suivantes sont gravées sur le piédestal de granit :

Entre le jour et l'ombre il veut un peu d'espace,
Il veut l'oubli, flottant sur la vague qui passe,
Il veut l'or du soleil dans son ciel obscurci....
Voilà pourquoi, debout, le doigt montrant la terre,
Il enlace au palmier la rose d'Angleterre,
Et semble dire : C'est ici!

C'est ici le repos, le vrai bonheur, la vie.
Adieu Fortune, Espoir... qu'un autre vous envie!
Des reflets lumineux baignent ses yeux charmés;
La fleur naît sous ses pas, sur le flot l'azur brille,
Tandis que, s'éveillant, Cannes, son autre fille,
Lui tend ses deux bras embaumés[1].

Cannes a payé sa dette de reconnaissance, chose rare pour les cités aussi bien que pour les hommes; elle peut jouir en paix de l'œuvre de son bienfaiteur, mais elle sera sage de ne pas se jeter plus avant dans la « folie des constructions. »

Cette réflexion nous vient pendant que se déroule devant nous le large boulevard poudreux, brûlé par le soleil, souvent balayé par le mistral qui conduit au joli bourg du Cannet.

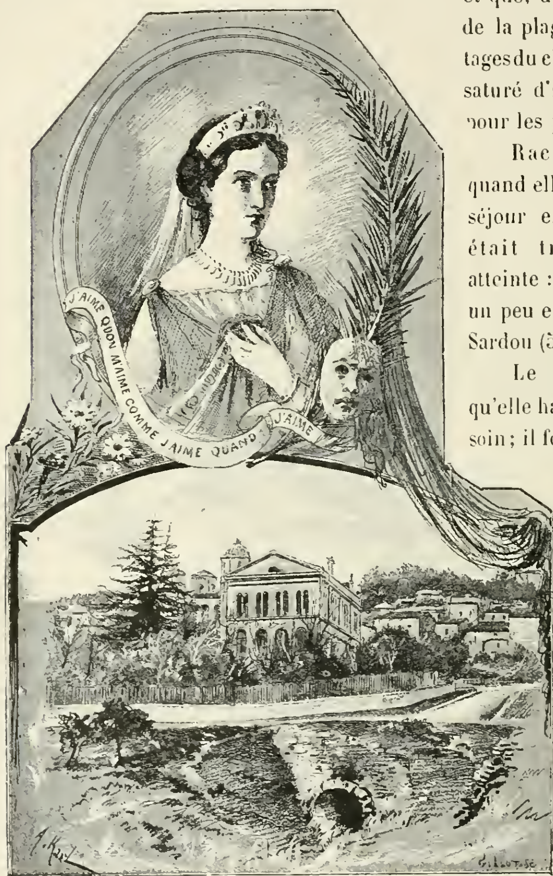
Il a fallu, pour obtenir ce résultat, raser une véritable forêt d'oliviers séculaires, qui garantissaient la ville du fléau du vent du nord-ouest. Un peu plus, et le pauvre bourg perdait, lui aussi, tous les beaux ombrages sous lesquels s'abritait frileusement *le Madère de la France*.

1. La statue est de M. Paul Liénard. Les strophes font partie d'une pièce insérée dans le beau recueil : *Les Grands Cœurs*, œuvre de M. Stéphen Liégeard.

Pour comprendre la seconde strophe, il faut se souvenir que lord Brougham, désespéré par la mort de sa fille unique, avait renoncé à la grande situation politique où il était arrivé. Lors d'un voyage qu'il comptait faire en Italie, il vint à Cannes, gravit, selon la tradition, le pittoresque coteau boisé appelé de *la Croix des Gardes*, et, enthousiasmé par la beauté du pays, y fixa sa résidence. Bientôt des amis vinrent le rejoindre : Cannes moderne était fondée. En septembre 1878, la municipalité posa la première pierre du monument, le jour anniversaire où lord Brougham aurait atteint sa centième année.

Ce surnom plein de promesses avait été donné au Cannet, parce que sa situation, au pied de collines élevées, le défend des variations de température, et que, distant de 4 kilomètres de la plage, il a tous les avantages du climat marin, sans être saturé d'un air trop excitant pour les poitrines fatiguées.

Rachel y fut envoyée, quand elle revint brisée de son séjour en Égypte; mais elle était trop profondément atteinte : elle languit encore un peu et mourut dans la villa Sardou (5 janvier 1858).



Le Cannet. — Rachel. — La villa Sardou.

Le petit appartement qu'elle habita est conservé avec soin; il forme, au milieu d'une tourelle exiguë, deux pièces très simples, une salle à manger et une chambre à coucher. Le lit, encore garni, offre, dirait-on, l'empreinte du corps de la mourante. Il occupe un enfoncement qui contribue, avec la matière dans laquelle on l'a taillé (une sorte de stuc) et sa forme, très élevée vers le pied, avec des ornements quasi funéraires, à lui donner l'apparence d'un sarcophage!

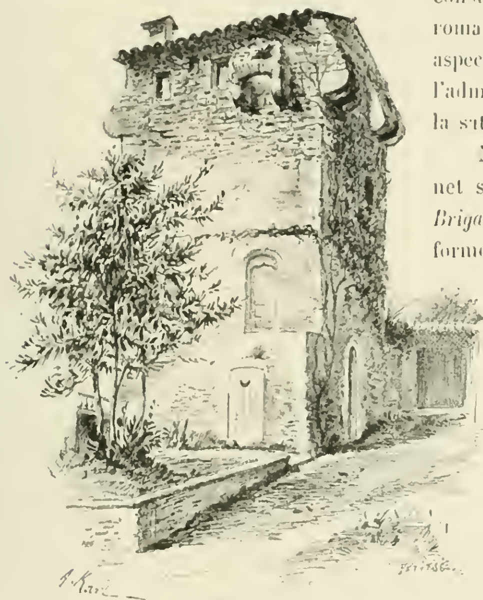
Rachel pouvait s'y croire, bien avant l'heure, descendue au tombeau.

Les jardins parfumés couvrent le sol de la plus riche verdure indigène et

exotique; les collines, accidentées, laissent apercevoir, par échappées lumineuses, Cannes et la mer.

D'ailleurs, les excursions pittoresques qu'il est possible de faire, dans un rayon même très circonscrit, satisferaient le marcheur le plus intrépide.

L'ermitage de Saint-Cassien, sur le mont d'Arluc, où existait un temple dédié à Vénus, le coteau boisé de la Croix-des-Gardes, le pont du *Riou*, construit sur les débris d'un pont romain, les villas luxueuses, cent aspects divers sur le golfe, ravivent l'admiration, sans laisser prise à la satiété.



Le Cannet. — La Tour ou Maison du Brigand.

Ne nous éloignons pas du Cannet sans aller voir la *Maison du Brigand*, étrange construction, en forme de tour carrée, à deux étages. Jusque-là, ce serait une bâtisse assez ordinaire, mais, où elle devient bizarre, c'est dans son aménagement.

Le rez-de-chaussée n'avait *aucune* communication avec l'extérieur, et la porte qui donnait accès dans la tour domine le sol à une hauteur de *trois mètres!* Ce n'est pas tout; le second étage n'a pour ouverture que des mâchicoulis; puis, comme si de telles précautions avaient encore paru être insuffisantes, les habitants des diverses parties de l'édifice ne pouvaient passer d'un étage à l'autre que par le moyen de trappes, les escaliers n'existant pas!

Construite au seizième siècle, la tour fut bâtie et habitée... par qui? Les légendes restant confuses, passons; mais ne négligeons pas de saluer la mémoire d'un patriote qui, en 1707, était curé du Cannet, l'abbé Ardisson.

Ardisson ne put voir sans douleur les troupes du duc de Savoie envahir le sol de son pays. Il prêcha une véritable croisade et, payant d'exemple, se mit à la tête de ses paroissiens, auxquels vinrent se joindre les bergers de l'Estérel.

Vaillamment, les troupes improvisées combattirent, exaltées par la parole

du prêtre, qui gardait toujours le premier rang et se montrait soldat intrépide.

L'ennemi redoublant d'efforts, Ardisson tomba, mortellement frappé, mais il fut enseveli dans sa gloire, car, pour le venger, sa petite armée trouva un courage surhumain et resta maîtresse du champ de bataille.

Une inscription, tout au moins, devrait garder la mémoire d'un fait aussi honorable; il vaudrait bien, ce nous semble, les discussions historiques où se perdent les origines de Cannes.

Comment douter qu'un aussi admirable pays n'ait pas vu élever, soit une ville opulente, soit de nombreuses maisons de plaisance? Cependant, le nom antique certain n'est pas parvenu jusqu'à nous, chose peu importante, mise en regard de la prospérité moderne. Nous avons constaté cette fortune désormais acquise, et bien acquise, à Cannes, comme à ses alentours : cela suffit.

Bornons-nous à demander à l'élégante ville moderne son air pur, la beauté rayonnante de son golfe, la douceur de son climat, et donnons-lui (mais ne l'a-t-elle pas déjà conquise!) l'une des meilleures places dans les souvenirs de notre long voyage sur le littoral français.



Costume de Cannaise.

CHAPITRE XXXII

LES ILES DE LÉRINS.

La vaste surface du golfe de la Napoule brille, frappée par un éblouissant soleil; ses vagues, légèrement onduleuses, ressemblent à autant de blocs d'or nuancés d'azur. De cet écrin merveilleux, les îles surgissent, émeraudes superbes, aux transparences lumineuses. Les constructions blanches ou grises font encore ressortir les vives oppositions de couleurs et, bientôt, le rivage de terre ferme va nous apparaître comme un étincelant ruban tramé de tous les tons du prisme.

A peine si *la pointe de la Croisette* forme un promontoire assez défini pour séparer la rade de la dentelure voisine, courbe profonde appelée le *Golfe Juan*. Mais les iles gardent la ligne de démarcation : elles se présentent rangées à la suite les unes des autres.

La plus grande, Sainte-Marguerite, est éloignée d'environ 1500 mètres de la terre; Saint-Honorat vient ensuite, séparée de la première par un bras de mer de 700 mètres de largeur, appelé *le Frioul;* puis, autour de ces deux points, on rencontre des îlots et des écueils appelés : La Tradelière, Saint-Ferréol, Sécans, Les Moines, Les Frères.

Ainsi que les autres îles dispersées sur les côtes provençales, l'ensemble du groupe porta dans l'antiquité le nom générique de *Stœchades*.

Le nom particulier de Lero fut donné à l'île Sainte-Marguerite. C'était celui d'un pirate, son possesseur, ou bien elle le porta en l'honneur d'une déesse!!! Le choix entre ces deux opinions est bien un peu hasardé, mais il ne manque toujours pas d'originalité!

N'oublions pas, cependant, de dire que M. Lenthérie a relevé la même appellation donnée à l'une des *Sporades* (mer Égée) et y trouve, par conséquent, un lien d'origine, « preuve des migrations orientales qui, aux temps héroïques

de l'histoire, ont colonisé les rivages occidentaux de notre Méditerranée. »

Pline parle d'une ville importante et fortifiée, bâtie dans l'île (provençale) de Lero; mais cette ville, *Vergoanum*, avait alors depuis longtemps disparu, ce qui reporterait son origine à une extrême antiquité. Une seule chose subsiste : quelques ruines; peut-être des fouilles raisonnées amèneraient-elles d'intéressantes découvertes, du genre de la citerne romaine, retrouvée il y a un demi-siècle.

Ces îles, ainsi que le rivage, étaient, assure Strabon, riches et peuplées; on n'a pas de peine à l'admettre. Les opulents citoyens de Rome ne pouvaient négliger une aussi admirable situation, offrant, avec la beauté du pays, un isolement facultatif.

Mais, ces souvenirs confus n'auraient guère contribué à la renommée du groupe d'îles gisant dans le golfe de la Napoule : l'oubli marche à si grands pas!

L'heure vint, pourtant, où une gloire brillante allait en faire le point vers lequel tous les yeux de la Chrétienté seraient tournés.

Une douce, une poétique légende ouvre l'ère nouvelle. Deux orphelins de grande naissance, le frère et la sœur, quittent les Vosges, leur pays natal; ils veulent une solitude complète et, arrivés en Provence, ils fixent leur demeure : Marguerite, sur la terre insulaire la plus rapprochée du rivage qu'ils viennent de quitter; Honorat, sur un îlot plus éloigné. Deux monastères sont promptement bâtis, mais, bientôt, la sœur affectionnée se résigne mal à être séparée de son frère. Ne pouvant l'aller voir, elle le supplie de ne pas l'abandonner. Honorat repousse doucement cette prière, car Dieu doit passer avant tout; cependant il promet de venir chaque année, au moment où les cerisiers feront éclore leurs fleurs rosées.

Restée seule, Marguerite prie avec ferveur, et Dieu, qui bénit les amitiés saintes, exauce sa prière. Tous les mois, désormais, un cerisier, planté en face de l'île habitée par Honorat, se couvrira de fleurs et, devant un tel prodige, l'austère religieux ne peut refuser de tenir sa parole. Il viendra donc chaque mois visiter sa sœur.

Les devoirs de l'affection fraternelle ne portèrent, d'ailleurs, aucune atteinte au zèle d'Honorat[1], que l'on a souvent regardé comme l'introduc-

1. L'histoire, représentée par l'oraison funèbre que fit d'Honorat saint Hilaire (allié de sa famille et son successeur au siége d'Arles), présente les plus sensibles divergences avec la légende; mais nous n'avons pu résister au plaisir de transcrire cette naïve et poétique manifestation de la piété populaire. Tout ce qui concerne le fondateur du monastère de Lérins se trouve dans les œuvres des Bénédictins de Saint-Maur.

teur de la vie claustrale dans les Gaules; mais c'est une erreur. Saint Martin, le grand évêque, avait fondé, plusieurs années auparavant, près de Tours, sa ville épiscopale, la célèbre abbaye de Marmoutier, circonstance qui n'enleva rien à la renommée du moine de *Lerina*.



Monastère de Saint-Honorat.

Cette dernière appellation, diminutif de *Lero*, devait, plus tard, soit par erreur de copistes, soit par fantaisie de prononciation, être transformée en celle de *Lérins*, qui, d'ailleurs, a eu gain de cause, puisque le petit archipel la porte.

Néanmoins, l'île même ne tarda guère à prendre le nom d'Honorat, changement très justifié, si l'on songe que, de la Gaule entière, on avait

les yeux fixés sur le nouveau monastère et que des disciples, appartenant aux plus célèbres familles, y accouraient avec empressement.

Il ne saurait entrer dans notre plan d'essayer de donner une étude historique sur l'abbaye fondée par Honorat, mais nous ne pouvons pas ne point relever la qualification d'*Ile des Saints*, qu'elle valut à *Lérina*, qualification qui, pour ainsi dire, remplaça pendant plusieurs siècles le nom primitif et celui du fondateur. On la trouve très simple, quand on parcourt la liste des prêtres célèbres, sortis du rang de ses moines.

Au premier rang, saint Honorat lui-même, élevé (426), malgré ses refus, sur le siège archiépiscopal d'Arles; saint Hilaire, parent du fondateur et son successeur dans l'épiscopat; saint Eucher, évêque de Lyon; Salone, évêque de Genève; saint Véran, évêque de Vence (Alpes-Maritimes); saint Patrick, l'apôtre vénéré par l'Irlande; Fauste, évêque de Riez (Basses-Alpes); Salvien, l'auteur de tant de beaux travaux, qui lui valurent le surnom de *Nouveau Jérémie;* Cassien, le fondateur de l'abbaye de Saint-Victor, de Marseille; saint Jacques, évêque de Tarentaise, en Savoie; saint Maxime, évêque de Riez; saint Rustique, évêque de Narbonne; saint Valérien, évêque de Cimiez, près Nice; saint Ausile, évêque de Fréjus; Vénère, évêque de Marseille; saint Loup (parent de saint Honorat), qui sauva Troyes, sa ville épiscopale, du passage d'Attila; saint Vincent, dont plusieurs travaux ont été placés près de ceux de Tertullien; il ne voulut jamais abandonner l'île et est désigné sous le nom de *Vincent de Lérins;* un autre Vincent fut évêque de Saintes[1].

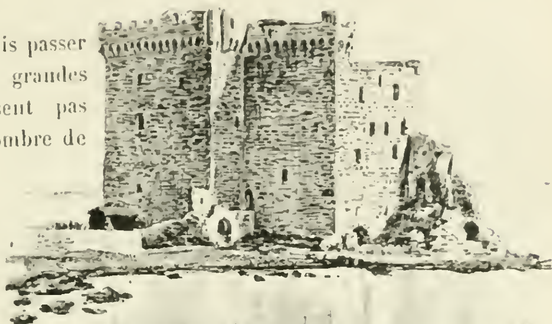
Si longue déjà que soit la liste, elle effleure à peine les annales de ce monastère.

Avec le temps, les choses changèrent, mais revinrent aux premières traditions, après le massacre que les Sarrasins firent de l'abbé saint Porcaire et de plus de cinq cents moines (732).

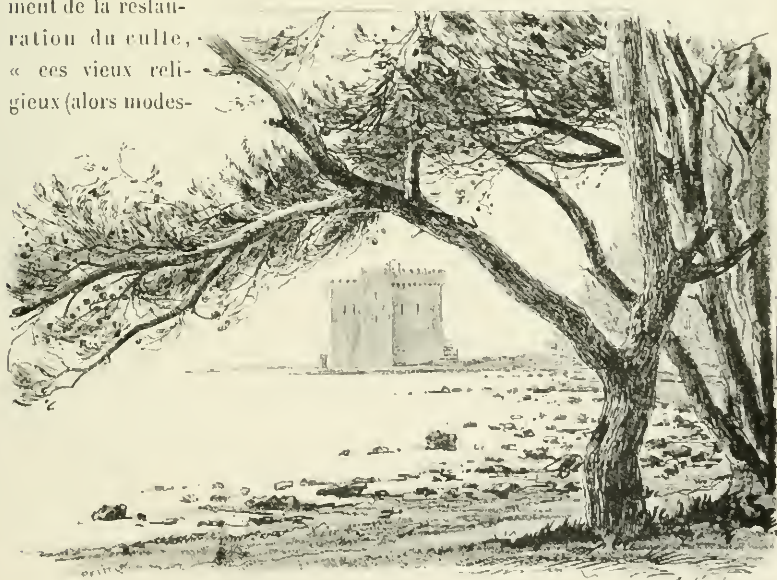
Le roi Pépin aida à rebâtir le couvent détruit, libéralité rendue inutile par de nouvelles invasions musulmanes, toutes plus cruelles les unes que les autres. Aussi fallut-il, vers le commencement du onzième siècle, fortifier les constructions. Tours, remparts, murailles s'élevèrent, et un donjon, vraie citadelle, d'aspect féodal, put recevoir les moines, en cas d'alerte; en même temps des donations considérables enrichirent l'abbaye. On retrouve son nom ainsi que ses droits dans une infinité de prieurés et de monastères, disséminés

1. Saint Lambert, évêque de Vence, saint Virgile, évêque d'Arles, saint Césaire, évêque d'Arles, saint Agricol, évêque d'Avignon.

depuis Barcelone jusqu'à Gênes, sans compter ceux de l'intérieur de la France.



Laissons désormais passer les siècles. Les trop grandes richesses ne produisent pas toujours le bien ; nombre de débats et de procès eurent lieu. Bref, lorsque la Révolution éclata, la célèbre abbaye comptait en tout *quatre* religieux. A l'honneur de leur caractère, il convient de dire qu'au moment de la restauration du culte, « ces vieux religieux (alors modestement retirés dans leurs familles) se présentèrent pour remplir avec fidé-



Iles de Lérins. — Saint-Honorat : le donjon.

lité et abnégation le poste. si nouveau pour eux, de vicaires de campagne[1]. »

Longtemps à peu près abandonnée, l'île de Saint-Honorat passa par les mains de différents propriétaires; deux d'entre eux furent même assez imprévus. Aujourd'hui elle a repris son caractère religieux. L'abbaye est restaurée, mais l'intérêt d'une visite ne se rencontre pas dans les bâtiments nouveaux, lourdes constructions sans mérite. Seuls, quelques débris du monastère primitif font regretter, une fois de plus, le vandalisme qui s'attaque aux édifices.

Un ample dédommagement nous reste dans le donjon, bâti sur la côte méridionale de l'îlot, « vers l'Afrique, d'où venait le péril »; l'abbé Adalbert en fut le fondateur (1088). Reconnaissants, les religieux décernèrent à leur supérieur le surnom de « Grand » et composèrent pour lui l'épitaphe suivante :

Ici gît, plein de paix, l'abbé Adalbert,
Ici, jour et nuit, les peuples et les moines désolés
Prient pour lui, parce qu'il a construit la tour
Et restauré les églises de Lérins.

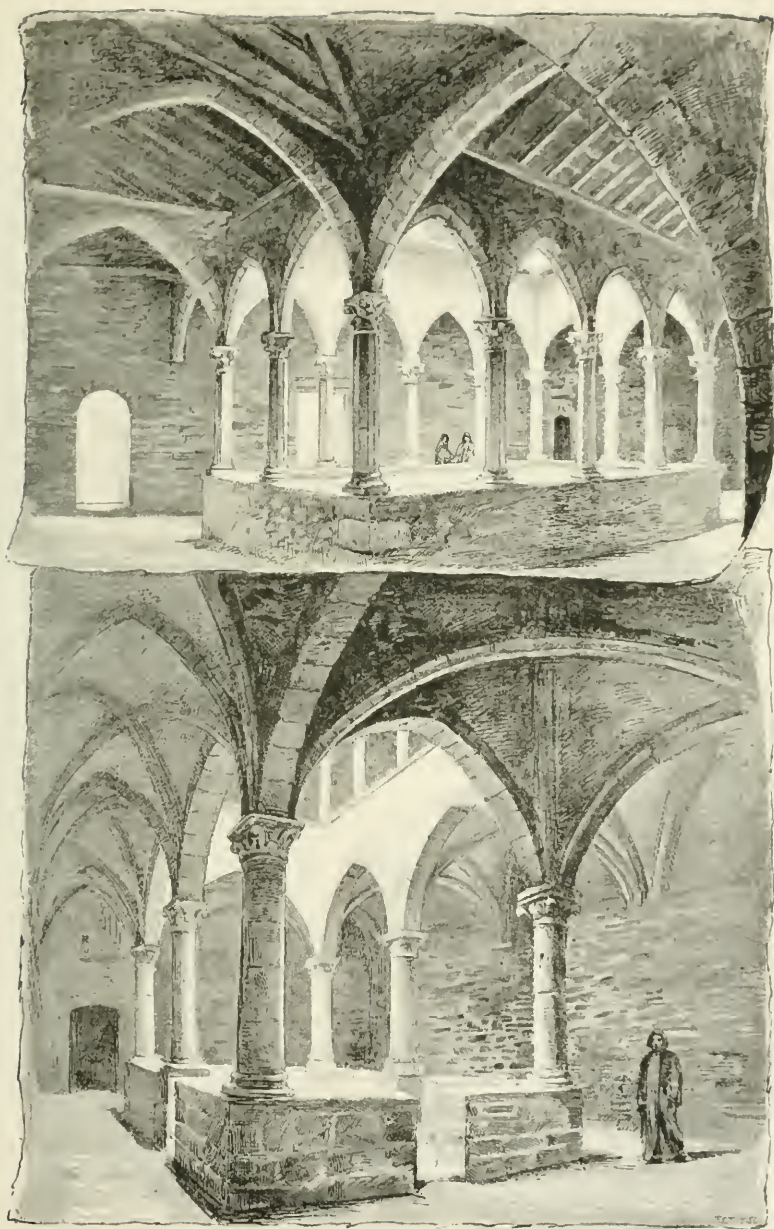
C'était, en effet, une forte demeure que ce donjon, construit sur un amas de roches battues par la mer. Il s'élève, fier encore, gardant jalousement intact un cloître à ciel ouvert, formé de galeries superposées, avec arcades en ogives. Le rez-de-chaussée, massif comme il convenait, possède à son centre la citerne indispensable en cas de siège.

Le premier étage, le cloître véritable, présente des chapiteaux sculptés en feuilles aquatiques, un peu dans le goût mauresque; ils offrent une certaine ressemblance avec le splendide cloître d'Elne, en Roussillon[2].

Les sveltes colonnes, d'une grâce exquise, sont en marbre antique et peut-être avaient-elles orné un temple païen. Des traces de pavage, en mosaïque charmante, s'aperçoivent çà et là; mais, d'ailleurs, les dépendances du donjon sont absolument ruinées : réfectoire, cellules, bibliothèque, chapelle n'existent plus. Sur leurs pierres amoncelées poussent de grandes mauves blanches et violettes, couvrant de feuilles touffues, de belles et larges fleurs, l'œuvre de destruction accomplie par la main humaine.

Une centaine de marches, en grès rouge, conduisent à la plate-forme de la tour, d'où un tableau ravissant se déploie. Les montagnes fauves et déchirées de l'Estérel ferment, à l'ouest, la vaste étendue de ciel bleu; vers le nord, des hauteurs boisées et fleuries laissent transparaître des maisons

1. M. de Laroche-Héron, *Notice sur les îles de Lérins*. Draguignan, 1859.
2. Voir volume *côtes Languedociennes*.



ILES DE LÉRINS. — GALERIES DU CLOITRE DU DONJON DE SAINT-HONORAT

blanches. A l'orient, le cap d'Antibes fend orgueilleusement les flots, reléguant au second plan la pointe de la Croisette, toute chargée de magnifiques villas, et Cannes elle-même, qu'il semble vouloir protéger.

Cependant, la beauté des contours terrestres pâlit un peu devant la beauté de la mer, mêlant les flots azurés du golfe de Napoule aux flots brillants du golfe Juan, pour former une légère couronne blanche aux écueils et se perdre, vers le sud, dans les profondeurs des nuages.

A nos pieds, un îlot désert, pelé, porte le nom d'un martyr, son dernier habitant : saint Ferréol, massacré par les Sarrasins. Mais nous nous trompons, le récif dénudé reçut, pendant cinq années entières, un nouvel hôte qui réclamait seulement pour son cercueil la sépulture partout refusée!

« Il n'est pas de légende plus poignante que cette histoire[1]. »

L'artiste surhumain dont l'âme sut tirer du violon des sons que nul ne retrouva, Paganini, en route pour Gênes, sa patrie, venait de mourir, à Nice, frappé par le choléra. Son fils l'accompagnait. Pieusement, il veut remplir le dernier vœu du mourant et conduire le cercueil à Gênes.

Refus catégorique des Génois de recevoir le corps d'une victime de la contagion redoutée!

Que faire? Le fils de Paganini pense que Marseille sera plus hospitalière et tourne vers cette ville la proue du navire qu'il montait. Refus nouveau, absolu! Alors, le pauvre désolé revient vers Cannes, d'où il est repoussé aussitôt!

Désespéré, le malheureux fils abandonne au vent et à la mer son navire, que la tempête fait échouer, par une nuit horrible, sur l'îlot de Saint-Ferréol. Eh bien! le corps de son père y trouvera enfin une tombe....

Cette sépulture improvisée garda, nous venons de le dire, cinq années entières son dépôt. Plus tard, des funérailles magnifiques eurent lieu et l'Italie reprit orgueilleusement la dépouille du glorieux artiste, mais qui donc, sinon Paganini lui-même, pourrait traduire, dans sa poignante angoisse, cette odyssée d'un cadavre!

Nous quittons la plate-forme du donjon et nous voici devant la petite chapelle de Saint-Porcaire, ornée de peintures plus que naïves, représentant le martyre de l'abbé et de ses cinq cents religieux.

Non loin de là, un grand palmier serait, disent les traditions, le rejeton du

1. Paroles de M. Stéphen Liégeard qui, dans *la Côte d'Azur* (page 112), relate en détail ce fait incroyable, mais vrai, cependant.

vieil arbre sur lequel, à son arrivée, saint Honorat dut chercher un refuge, car, à cette époque, les serpents venimeux les plus redoutables étaient maîtres de l'île entière. Le saint prie, et la mer, soulevée, vient couvrir el sol, emportant dans son reflux les reptiles hideux.

La cime du palmier domine de jolies prairies, bien cultivées; néanmoins, leur vue ne console pas des ravages faits au milieu des bois de pins qui, jadis, recouvraient l'îlot et lui avaient valu le surnom d'*Aigrette de mer*, surnom poétiquement choisi, puisque, dépassant de fort peu les flots, le feuillage léger semblait bien leur former une gracieuse parure.

Il ne reste plus guère que le bosquet touffu, au pied duquel est établi le débarcadère du bateau de Cannes.

Sur la circonférence de Saint-Honorat[1], on retrouve les restes de sept chapelles; les unes ont été transformées en batteries, aujourd'hui presque démantelées, et sont difficilement reconnaissables. Deux ou trois sont mieux conservées et l'une d'elles, à cause du caractère architectural, passe pour avoir été un temple romain.

D'ailleurs, le donjon, l'église et quelques-unes des chapelles font partie des monuments historiques. Pourvu que l'on ne s'avise pas de vouloir trop restaurer le premier de ces édifices!

La profondeur d'eau est assez grande, à Saint-Honorat, pour que le bateau y puisse directement aborder. Il n'en est pas ainsi à *Sainte-Marguerite*, où nous nous rendons. Les écueils obligent « le vapeur » à se tenir un peu au large, et un petit canot vient chercher les passagers, qu'il ramènera ensuite.

Montueuse, couverte de forêts sur sa côte orientale et dominée (au nord) par une citadelle foulant, imposante, l'escarpement du rivage rocheux, Sainte-Marguerite présente ce double aspect à la fois attirant et inspirant quelque appréhension.

Comment sera-t-on reçu dans une île aussi bien gardée? N'insistons pas. Les servitudes militaires n'ont pas, toutes, leur raison d'être; mais, nous le croyons au moins fermement, toutes sont inspirées par une sage prévoyance.

Sur cette réflexion consolante, mettons pied à terre. Il faut bien l'avouer, la forêt et ses clairières ombreuses nous attirent tout d'abord.

Ils offrent une si fraîche verdure, ces pins superbes, ils répandent dans l'air une senteur si pénétrante, mêlée aux parfums de la flore variée et spéciale, qui fait de cet îlot un paradis pour les botanistes!

1. De forme ovale allongée, Saint-Honorat n'a guère plus de 3 kilomètres de circonférence.

Plus étendue de moitié que sa voisine, Sainte-Marguerite est également de forme ovale, et, tout d'abord, on se demande pourquoi elle ne fut pas de préférence choisie par le fondateur de l'abbaye. Les traditions répondent que saint Honorat voulait s'éloigner le plus possible du monde. D'ailleurs, pendant longtemps, l'épaisse forêt de Sainte-Marguerite devint le séjour de ceux des moines de Lérins qui, renonçant à l'existence en commun, souhaitaient de vivre au milieu d'une profonde solitude.



Ile Sainte-Marguerite. — La forêt. — Le port.

Afin de les protéger, l'abbé fit élever un fortin sur la partie montueuse de l'île; ce devait être, en quelque sorte, les substructions de la citadelle moderne. Faut-il rapporter à la défense primitive l'édifice situé dans le *Grand-Jardin?* Les documents font défaut sur ce sujet.

Le *Grand-Jardin* est le seul enclos de Sainte-Marguerite qui n'appartienne pas à l'État. Il s'étend sur le rivage méridional, un peu à l'orient de la forteresse, et passe pour être l'endroit le plus chaud de la Provence entière. Depuis le commencement de notre excursion sur les côtes provençales, c'est au moins le troisième lieu que l'on nous représente comme étant la « serre chaude » de la coutrée; on nous l'a dit, notamment, à *la Cavalière*, sur le territoire de Bormes.

Mais l'enclos de Sainte-Marguerite peut fort bien partager ce privilège,

que sa flore rend très vraisemblable. La construction qu'il renferme a subi plusieurs changements importants et diffère, par conséquent, de la description que Mérimée en a donnée dans ses *Notes d'un voyage dans le midi de la France* (1835), et que nous empruntons en partie.

« Au milieu de cet enclos paraît un édifice de forme bizarre : sa forme est un carré orienté sur ses faces, construit de moellons grossièrement taillés; sur chaque côté s'ouvre une porte cintrée avec un bandeau au-dessous du cintre. Les murs, dans lesquels on a pratiqué les portes, sont légèrement en retraite sur l'alignement de la façade. Deux arcades surbaissées, saillantes, séparées par une console, sont appliquées sur ce mur et forment une espèce de balcon qui vient s'aligner sur la façade, de sorte que le plan à terre formerait un carré, sur les angles duquel se trouveraient des parallélogrammes dont les faces principales seraient parallèles à celles du carré; au contraire, le plan pris immédiatement au-dessus des arcades, serait un carré parfait. Au-dessus de ce que j'ai appelé balcon, faute de trouver un terme plus convenable, la disposition inférieure se reproduit, sauf que le carré du milieu est beaucoup plus en retraite sur les parallélogrammes des angles qu'au rez-de-chaussée, laissant ainsi une espèce de terrasse assez étroite au-dessus de la porte. A cet étage, on dirait un corps de bâtiment flanqué de quatre tours carrées. Une terrasse ruinée, sans balustrade, couvre le tout. La hauteur des murs depuis le sol jusqu'à la terrasse est d'environ 11 mètres; la largeur de chaque façade est un peu moindre.... »

A l'intérieur, les chambres n'offrent rien de remarquable; une sorte de puits est ménagé dans la hauteur de l'édifice; on l'appelle les *oubliettes*, ainsi que cela arrive pour toutes les vieilles ruines affectant la forme d'un château, mais des « grains de blé trouvés dans les angles font présumer que le trou des *oubliettes* servait à déposer des provisions[1]. »

Si prosaïque qu'elle soit, cette explication est peut-être la meilleure, d'autant que l'on trouve, au rez-de-chaussée, une salle couverte par une coupole ayant à chaque angle une niche cintrée, élevée de 1 mètre de terre et percée, à sa base, d'un trou large de 5 à 6 centimètres. Probablement y déposait-on des jarres à huile, ou d'autres objets pouvant produire une certaine humidité. Il faut enfin noter que ni les voûtes, ni les murailles ne sont ornementées, que les murs ont peu d'épaisseur et les chambres peu d'élévation.

La proximité de deux vastes citernes, pouvant contenir : la première, 16 000 hectolitres d'eau, la seconde 12 000, et toutes deux encloses d'un mur très fort, porte à croire que l'on se trouve simplement en présence d'une vaste resserre de provisions; mais, d'ailleurs, nous le répétons, les documents manquant, l'énigme n'a guère de chances d'être résolue et la construction du Grand-Jardin tombera auparavant en poussière.

L'histoire de l'île est très sommaire. On sait, cependant, que la reine

1. M. l'abbé Alliez, *Visite aux îles de Lérins;* Brignoles, 1840.

Jeanne et son mari, Louis, récompensèrent Bertrand II, de l'illustre famille de Grasse, par le don de plusieurs domaines, entre autres de Sainte-Marguerite (XIVme siècle).

Plus tard, mais dans quelles circonstances? on l'ignore, l'île revint aux moines de Lérins, car on les voit la céder (1615) au duc de Joinville, frère du duc de Guise. Désormais, l'îlot fut réuni à la couronne; n'ajoutons pas, chose inutile, que souvent les Sarrasins y étaient descendus. Vers 1635, les Espagnols s'emparèrent du petit archipel entier et y bâtirent aussitôt des redoutes, afin de se maintenir malgré tout,



Ile Sainte-Marguerite. — Le fort.

sur les côtes provençales. Louis XIII voulut conjurer la menace et ordonna une expédition qui échoua, par suite de la mésintelligence survenue entre les chefs. Il fallut attendre l'année 1637 pour recouvrer cette possession, mais la lutte fut longue, acharnée; la noblesse et les milices provençales en eurent tout l'honneur.

Richelieu suivait avec une attention inquiète les péripéties du siège; plusieurs lettres témoignent de son impatience; aussi, la position stratégique de l'île ne faisant plus l'objet d'un doute, des fortifications nouvelles la mirent en état de défense très sérieuse pour l'époque. Sous Louis XIV, Vauban fut chargé de remanier les travaux et de les compléter.

Lors du siège de Toulon, le duc de Savoie fit investir Sainte-Marguerite par terre et par mer; le gouverneur, M. de La Mothe-Guérin, repoussa vaillamment l'attaque, et, pourtant, il ne disposait que d'une très faible garnison.

Quarante ans après, par malheur, les Anglo-Autrichiens emportèrent la position et la gardèrent pendant plusieurs mois de suite; enfin, le chevalier de Belle-Isle les en chassa.

Sainte-Marguerite serait bien oubliée, d'ailleurs, si elle ne pouvait compter que sur ces souvenirs; mais elle fait partie d'un pays splendide et, à défaut de cet attrait, elle garderait encore la renommée que lui a créée, à diverses reprises, sa destination de prison d'État.

Pendant douze ans entiers, de 1686 à 1698, le mystérieux personnage connu sous le nom du *Masque de Fer* (il venait déjà de subir à Pignerol une détention de vingt-quatre années), vécut dans un cachot où on le gardait étroitement; il n'en sortit que pour être transféré à la Bastille, où il mourut en 1703, sans que jamais personne eût pu voir ses traits. Des travaux nombreux ont tour à tour essayé de dévoiler la vérité; mais tous reposent sur de simples suppositions, dont une seule présente quelque vraisemblance, mais sans apporter aucune certitude.

Nous nous contentons donc de plaindre amèrement le malheureux, qui ne pouvait même jeter un regard sur le golfe superbe, car le sol du cachot était, à l'époque, de beaucoup moins élevé; il ne pouvait davantage sortir un seul instant, fût-ce en compagnie de ses geôliers. On disait la messe exprès pour lui, au bout du corridor conduisant à sa porte.

Personne, en vérité, ne pourrait croire que de telles précautions, jamais adoucies pendant plus de quarante années consécutives, eussent été prises envers un simple conspirateur! Un intérêt majeur, un secret d'État devait seul les rendre indispensables.

Dans un cachot voisin, Lagrange-Chancel expia les écrits qu'il avait publiés sur le Régent; mais il eut l'adresse de s'échapper et fut assez heureux pour pouvoir se réfugier en Hollande.

Plusieurs autres prisonniers pourraient faire l'objet de notices spéciales, dont quelques-unes fort touchantes. Nous pourrions également nous souvenir que le fort Sainte-Marguerite vit naître, en 1761, le futur cardinal de Latil, dont le père était alors commandant des îles de Lérins. On sait que, devenu, successivement, aumônier du comte d'Artois, puis évêque de Chartres et cardinal-

archevêque de Reims, Mgr de Latil procéda au sacre de Charles X, selon les traditions. Plus tard, il suivit son maître en exil et mourut en 1839.

Cependant, toutes ces mémoires, et même la plus compromise d'entre elles, souffriraient d'être accolées à celle de l'homme dont l'abominable trahison devait entraîner la mutilation et presque la ruine de sa Patrie.

Le châtiment fut doux.... Non, pourtant! car s'il était resté au cœur de cet homme une dernière fibre de son honneur de soldat, combien il dut souffrir en lisant, sur chacun des pavillons dont se compose la forteresse, une inscription retraçant la date d'une victoire, avec le nom du vainqueur!

Lui-même n'avait-il pas été vainqueur? Et son nom, désormais, ne serait-il pas suivi d'une qualification infamante?

Qu'importe l'évasion! Qu'importe l'existence, *calme*, dit-on, à l'étranger!

Le vrai châtiment, c'est celui de ne pouvoir plus élever la voix sans que, devançant l'histoire vengeresse, la France tout entière réponde :

« Silence à l'homme de Metz!!! »

En 1892 l'État a acheté l'île, pour en faire soit un poste avancé, soit un sanatorium.

Oh! quelle douceur de retourner maintenant parcourir la belle forêt, de demander à son air parfumé, à ses aspects gracieux l'apaisement de notre patriotique douleur!

Regardons le jeu de la lumière sous le feuillage des pins. Parfois, le bleu de la mer s'y confondra avec le bleu du ciel et un voile léger, tramé d'azur, semblera y atténuer les rayons du soleil; une magique perspective forme souvent le fond du sentier parcouru et le regret est grand de quitter cette fraîche solitude, ce jardin fleuri, ce rivage dentelé, où le sable d'or alterne avec les roches grises.

On voudrait, dit-on, faire un parc de l'île, qui deviendrait, au moyen d'une chaussée, dépendance de la ville de Cannes. Souhaitons pour elle que ce projet ne se réalise pas; sa grâce un peu sauvage, mais si délicieuse, y perdrait trop.

Déjà le bateau s'est éloigné. Le château fort est devant nous. Sombre, sur l'escarpement rocheux qu'il foule du pied, sa masse imposante contraste avec les feux, partout resplendissants, qui donnent au rivage de Cannes un air de fête, et vont, par delà *la pointe de la Croisette*, rejoindre le golfe Juan et le *cap*

de la Garoupe, où flamboient, l'une après l'autre, les vitres étincelantes des maisons de plaisance.

C'est bien une fête, en vérité, fête des yeux, qui ne peuvent suffire à embrasser toutes les magnificences déployées sur l'immense et rayonnant horizon.

A présent, la fière citadelle devient moins distincte, ses tours semblent plonger dans la mer, et bientôt l'îlot, perle du golfe de la Napoule, n'est plus qu'une élégante corbeille verte, à demi émergée des flots où les étoiles jettent des points diamantés.



CHAPITRE XXXIII

RASSE. — VALLAURIS. — LE GOLFE JUAN.


Armes de Grasse.

Au moment où nous reprenons terre sur le port de Cannes, un petit navire achève d'embarquer les marchandises qu'il est venu y chercher : huile, parfumeries, essences précieuses, eau de fleurs d'oranger, cocons et graine de vers à soie, confitures fines et de ménage, fleurs et fruits glacés, composent la plus grande partie du chargement et ont été expédiés de Grasse.

Alors, nous nous rappelons que Grasse, en effet, n'a rien perdu de son importance commerciale et industrielle, tout au contraire, et que, placée dans une campagne admirablement fertile, elle sait travailler à augmenter encore la fécondité de la terre, en donnant, par conséquent, l'exemple de la plus intelligente activité.

Pouvons-nous passer à une aussi faible distance de l'opulente ville[1] sans lui porter un salut sympathique?

Une montagne à pic, toute chargée de maisons échelonnées sur ses flancs; coupée de routes en lacets, aux détours sans nombre; couverte de champs d'oliviers et d'orangers; de jardins immenses, distribués en terrasses, où coulent en cascades des ruisseaux arrosant les plantations serrées de fleurs embaumées : voilà le premier plan du paysage, terminé, vers le nord, par un amphithéâtre de nouvelles montagnes très élevées, blanchâtres ou presque noires et sévères, sous leur verdure profonde, contrastant avec la ville inondée de lumière. Au sud, une vaste nappe bleue termine les replis rapides des vallons, les lignes sinueuses des collines, bientôt confondues avec les dentellements du rivage.



Grasse. — Une vue.

Grasse peut se montrer fière de son incomparable horizon et ne rien regretter des magnificences plus mondaines des villes du littoral. Sa beauté lui appartient tout entière et n'a pas à redouter les caprices de la mode.

1. A peine 18 kilomètres de Cannes

Le voyageur a besoin, du reste, d'être ainsi encouragé dès les premiers pas, car l'ascension du sommet de ce charmant dédale n'est pas particulièrement aisée. Il a fallu que des centaines d'escaliers, de rampes, de voûtes, de plateaux vinssent racheter l'énorme déclivité des pentes, en même temps que des murs de soutènement arrêtaient les constructions au bord du gouffre, tout paré de verdure et de fleurs, mais si profond!

Sans peine, on admet qu'une telle position ait été occupée par les Romains; néanmoins, il y a prudence à s'en tenir aux généralités, puisque rien ne prouve l'existence du camp fortifié, établi par Crassus, c'est-à-dire du *Castrum Crassense*, qui aurait donné son nom à la ville.

Pas davantage, on ne peut étayer de preuves indiscutables la colonisation du pays, par des juifs sardes, qui, vers la fin du sixième siècle, y auraient trouvé asile et se seraient convertis au christianisme, c'est-à-dire à *la grâce*. Toutefois, une certaine probabilité résulte de la rédaction adoptée par de vieilles chartes, où l'on voit le nom de la ville orthographié *Grâce*.

Après cela, et avec moins de solennité, ou plutôt avec une joyeuse bonhomie, qui pourrait confiner à la vérité, on met en avant l'opinion que la fertilité du sol, les *grasses* terres de cette campagne privilégiée, ont donné l'idée de résumer en un seul mot toutes ses richesses.

Une chose est hors de discussion, la modeste, très modeste place occupée par la ville dans l'histoire, jusqu'au onzième siècle. Son importance ne dépassait pas celle d'un bourg englobé dans un fief; mais bientôt des destinées plus brillantes lui furent réservées. Guillaume II, comte d'Arles, le donna ou le vendit à Rodoard, fondateur de la famille comtale, qui prit le nom du bourg et s'attacha à faire de sa possession une ville très riche.

Grasse prospéra rapidement. Moins d'un siècle et demi plus tard, elle possédait un siège épiscopal et des libertés fort étendues. Nous la voyons se gouverner par des consuls et prendre, résolument, une place prépondérante dans le commerce de la contrée entière. Elle alla même jusqu'à braver plusieurs fois l'autorité des comtes de Provence, et se permit de signer avec la République de Pise un traité particulier, sans se soucier d'autre chose que de son propre intérêt commercial. D'ailleurs, les habitants faisaient preuve d'une énergie remarquable; obligés, par deux fois, de subir les invasions mauresques, deux fois ils rebâtirent avec ardeur leur ville détruite, se remettant au travail sans perdre une heure en des lamentations inutiles. Ils joignaient le patrio-

tisme à ces qualités et en donnèrent une preuve admirable, lors de l'arrivée de Charles-Quint, rival triomphant de François Ier.

Jugeant bien qu'ils ne pourraient résister à l'armée de l'envahisseur, ils décidèrent aussitôt d'abandonner Grasse; mais, ne voulant pas aider à renforcer l'ennemi de leur patrie, ils ne quittèrent pas la ville avant de l'avoir ruinée de fond en comble, brûlant les maisons, ainsi que les approvisionnements impossibles à emporter ou à dénaturer! Un monument devrait rappeler cet acte sublime, car il perpétuerait dans les âmes un souvenir glorieux et prouverait, une fois de plus, que l'on peut toujours servir son pays, même lorsque la force nous écrase.

La tranquillité revenue, on songea à rebâtir la ville : ce fut chose accomplie en 1556 et, peu après (1570), Grasse recevait la faveur de l'établissement d'un siège de Sénéchaussée, ainsi que d'une viguerie; mais le calme ne dura pas longtemps. Coup sur coup, il fallut subir les exigences de la Ligue, puis, après la mort de Henri III, les exactions des troupes commandées par le duc de Savoie, qui avait pris parti contre Henri de Bourbon, roi de Navarre, légitime héritier du trône.

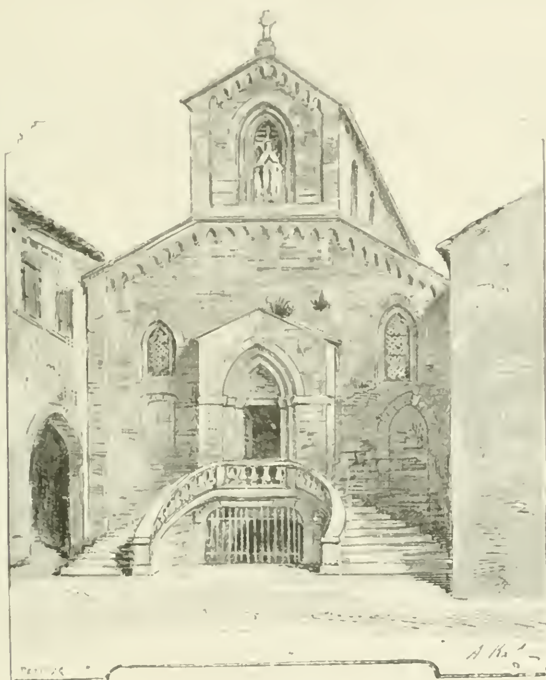
L'occupation savoyarde durait depuis quatre ans, lorsque les habitants, lassés, se souvinrent de leur ancienne énergie. Révoltés contre les oppresseurs, ils les chassèrent ignominieusement et acclamèrent Henri IV. Une certaine période de temps s'écoula sans apporter de changements fâcheux pour la ville, qui se reprit au travail, au commerce et à l'industrie.

C'est pendant cette période que son évêché fut donné, par Richelieu, à un abbé normand, Antoine Godeau, qui, semblait-il, n'y avait guère d'autres titres que sa parenté avec Conrart, le silencieux prudent de l'Académie française, ses flatteries envers le grand cardinal et ses relations avec l'hôtel de Rambouillet, où, à cause de sa petite taille, il était connu sous le surnom de *Nain de Julie*. Mais le nouveau prélat ne tarda pas à faire preuve d'un réel mérite. Non seulement il gouverna son diocèse avec clairvoyance, mais il ne se contenta pas des « petits vers » qui avaient fait sa fortune, et justifia sa nomination d'académicien en écrivant une : *Histoire de l'Église jusqu'au huitième siècle*, toujours très estimée, puis des ouvrages consacrés à quelques grands noms de saints. Antoine Godeau laissa des regrets, lorsqu'il fut transféré sur le siège de Vence, aujourd'hui supprimé, comme celui de Grasse.

Jusqu'en 1707 les événements n'offrirent pas dans la ville un intérêt

spécial; mais, à cette époque, le prince Eugène et Victor-Amédée, duc de Savoie (ce dernier jaloux d'imiter son ancêtre du seizième siècle), voulurent se venger de leur échec à Toulon, en assiégeant Grasse.

La ville n'eut pas à renouveler l'exploit héroïque du siège tenté par Charles-Quint : l'armée française arriva à temps pour battre l'ennemi.



Grasse — La Cathédrale ; perron dessiné par Vauban.

Un moment, Grasse espéra prendre un rang éminent dans la province, la nouvelle division territoriale de la France lui assignant la préfecture du département du Var. Bientôt, cependant, la position importante de Draguignan valut à cette dernière ville le titre de chef-lieu, et Grasse ne fut plus que le siège d'une sous-préfecture; en même temps, elle perdait son évêché, perte confirmée lors de la réorganisation du culte. Une dernière mutation administrative lui était réservée. Lors de l'annexion du comté de Nice à la France, il fallait donner à notre possession nouvelle un complément de territoire suffisant pour lui assurer le rang qu'elle méritait.

Or, le département du Var, son voisin, étant fort étendu, on pouvait sans dommage réel en distraire un arrondissement; ainsi fut fait, et, désormais, Grasse devint sous-préfecture du département des Alpes-Maritimes, à peu près constitué comme il l'avait été, un moment, sous le premier Empire.

Grasse n'a rien perdu à cette décision administrative. Elle fait partie de l'un de nos plus beaux départements, de l'un de ceux que la mode, bien inspirée, a pris sous son puissant patronage. Et, toujours active, toujours prévoyante, elle a su conquérir de grandes richesses, en poussant aussi loin que possible son industrie commerciale. La ville compte un grand nombre de savonneries, de fabriques de bougies et de cire, des tanneries, des pelleteries, des tonnelleries, des ferblanteries, des magnaneries. L'art de la parfumerie et celui de la confiserie sont, chez elle, arrivés aux dernières limites.

Dans ces immenses champs de fleurs, inutile de chercher à en cueillir une seule pour le plaisir des yeux; à peine écloses, les pauvrettes passent, soit dans les alambics des parfumeurs, soit dans les bassines des confiseurs. Ces dernières reçoivent toute sorte de choses et, à coup sûr, les plus inattendues, non seulement en fleurs, mais en fruits ou en... légumes. D'ailleurs, les « confitures de ménage » de Grasse, ont, depuis longtemsp. ces singuliers mélanges pour base et se sont, néanmoins, acquis une solide renommée.

Bien entendu, les autres produits de la contrée ne manquent pas de soins intelligents et Grasse peut s'applaudir du résultat de son travail. En tout, d'ailleurs, elle est vraiment favorisée, puisque de magnifiques sources, jaillissant du sommet de sa montagne, ont permis d'établir partout des fontaines abondantes et d'irriguer en entier la campagne voisine.

Les rues, très rapides, mal percées et parfois très sombres, ne présentent pas, du moins dans leur ensemble, l'aspect négligé que l'on rencontre dans un trop grand nombre d'autres villes de Provence. Les maisons n'offrent guère de surprises agréables pour l'archéologue; en revanche, elles sont des plus pittoresques, avec leurs étages ouvrant directement, d'un côté, sur des rues différentes et devenant, par suite, autant de rez-de-chaussée : la configuration du sol favorisant cette manière originale de bâtir.

Rien n'existe plus des anciennes ruines, les constructions modernes en ont peu à peu couvert les derniers vestiges. Aucun monument digne d'une attention bien vive, pas même la vieille cathédrale, dont le perron a été, dit-on, dessiné par Vauban. Le grand ingénieur compte d'autres titres à l'admiration de la postérité.

Grasse, néanmoins, possède plusieurs choses très précieuses. D'abord,

une bibliothèque, où les manuscrits rares, les titres archéologiques et historiques sont nombreux; parmi eux on trouve les archives de l'abbaye de Lérins. Pendant longtemps, la plus riche partie de ces titres resta négligée dans un coin de l'Hôtel de ville. M. de Lasteyrie eut l'honneur de reconnaître le mérite du trésor et de le placer pleinement en relief.

Après une visite à la bibliothèque, il faut aller voir les tableaux de Rubens, legs royal fait (1827) à l'hôpital par un habitant de Grasse, M. Antoine Perrolle. Ces tableaux représentent le *Couronnement d'épines*, l'*Élévation en croix*, *Sainte Hélène*.



Grasse. — Le clocher de la cathédrale.

« Pour plusieurs (artistes et connaisseurs), d'accord avec l'historique de nos tableaux et des documents certains, ce sont des œuvres de la jeunesse de Rubens, exécutées à Rome, alors que le grand peintre flamand s'inspirait de l'étude des maîtres de l'école italienne, notamment de Carrache, et n'avait pas encore donné libre carrière à son génie propre et à sa verve inépuisable. Pour ces derniers, nos trois chefs-d'œuvre composaient un triptyque, exécuté pour l'église romaine de Sainte-Croix de Jérusalem, dont la *Sainte Hélène* formait le milieu et les scènes de la Passion les deux ailes. Tel est l'avis notamment de M. Alfred Michiels et du doyen vénéré de nos grands peintres, M. Signol, de l'Institut, qui a tant étudié et apprécié nos tableaux[1]. »

On ne peut s'appuyer sur de meilleures autorités, ni admirer en meilleure compagnie.

Grasse, enfin, possède quelques toiles excellentes de l'un des hommes qui ont aidé à l'illustration de son nom, de Fragonard; mais leur propriétaire les garde jalousement et ne cède pas volontiers à la prière de les laisser admirer.

Maintenant, ce que nous pouvons demander à la ville, sans craindre d'être trompés dans notre attente, c'est la variété admirable de son horizon infini, c'est la gaieté de sa population, au type généralement agréable, c'est l'inces-

1. Extrait d'une plaquette, sans nom d'auteur, imprimée et vendue à Grasse, en janvier 1887, lors d'une fête religieuse, célébrée à l'occasion de la restauration de ces toiles.

sante activité qui l'enveloppe. Les rues sont sillonnées par de longues files de mulets, pesamment chargés, par des voitures, des chariots gravissant avec peine des pentes raides, ou les redescendant au grand trot de leurs attelages.

Du milieu de ce bruit de la foule ressort une scène quasi étourdissante, chaque jour renouvelée le long des lavoirs publics. Plongées jusqu'à mi-jambes dans les bassins, les lavandières y savonnent à tour de bras, criant, chantant, riant, interpellant les passants.

L'épisode est, certes, très original, mais il reste à discuter si mieux ne vaudrait établir les lavoirs ailleurs qu'à la naissance même de la source, dont ils contaminent les eaux, destinées à traverser la ville entière.

Des plus abondantes, nous l'avons dit, ces eaux sont distribuées par une infinité de canaux et de rigoles; elles forment plusieurs jolies cascades, et, dans leur cours naturel, cachent plus d'un véritable gouffre.

Si l'on veut admirer Grasse et son territoire sous leur aspect le plus charmant,il faut voir la place des *Aires*, avec ses belles arcades et son marché si animé,ombragé par de vieux arbres; il faut visiter le cours, fort bien planté et orné d'une jolie fontaine; il faut, enfin, parcourir la célèbrepromenade du *Jeu de Ballon*, créée tout près du point culminant de la montagne.

Les tours et les maisons s'étagent devant nous dans un ensemble dominé par les dernières constructions de la ville.

Le feuillage d'arbres vigoureux surgit de tous côtés et cent tableaux divers se présentent sur la campagne ou sur la mer, qui, à cette distance, revêt des tons bleus, moirés d'or par les rayons du soleil.

Les sources fertilisantes bruissent au milieu d'un territoire semblable à un jardin de dimensions gigantesques : ici, accroché à la montagne qu'il suit dans ses ondulations et ses escarpements; là-bas, étalé sur les bords de la petite rivière *la Siagne*, maintenant canalisée.

Voulons-nous mieux encore découvrir la mer, rendons-nous sur le petit tertre du rocher *des Ribbes*, si pittoresque avec sa cascade, et où, en 1815, Napoléon, échappé de l'île d'Elbe, voulut terminer sa première étape pour « contempler l'immense, le magnifique panorama qui se déroulait à ses yeux, et saluer une dernière fois la Méditerranée et les montagnes de Corse, qu'il ne devait plus revoir ».

Cette assertion, « voir la Corse », n'est pas une métaphore. Plus d'une fois, par un temps clair, on a aperçu, des hauteurs où nous sommes, le profil des montagnes de notre grande île méditerranéenne.

Entre tous les superbes paysages déjà rencontrés et ceux que nous rencontrerons encore sur notre route, Grasse tient une place à part, une des pre-

mières, des plus enviables, car le travail et l'énergie ont complété sa beauté naturelle.

Plusieurs hommes célèbres sont nés à Grasse. Honoré Fragonard est l'un des premiers. Pour sa gloire, on peut regretter qu'il ne crut pas devoir continuer à suivre la voie où, d'abord, il était entré. Cependant, le premier de ses tableaux, publiquement exposé, lui avait obtenu une place à l'Académie des beaux-arts. Fragonard eût voulu atteindre le premier rang, ambition légitime, mais, désespérant d'y parvenir, il se confina dans un autre genre qui, malgré tout le talent déployé, entraîne trop de réserves dans l'éloge (1732-1806). Son buste, œuvre de M. Liénard, s'élève dans le jardin public, au milieu d'une végétation splendide qui lui fait la plus charmante des auréoles.



Grasse. — Monument de Fragonard.

Son fils, Alexandre-Évariste Fragonard, reçut de lui les premiers éléments de peinture, plus tard perfectionnés encore avec David. Faciles, quoique correctes et spirituelles, les œuvres de cet artiste ont conquis la célébrité et l'une d'elles figure au Louvre : c'est un plafond représentant *François Ier recevant le Primatice.*

Presque toutes les peintures d'histoire d'Alexandre-Évariste se distinguent par un choix élevé du sujet. La sculpture aussi l'attira et il composa divers frontons, en même temps qu'il cisela plusieurs statues (1785-1850).

Maximin Isnard fut membre de l'Assemblée législative et de la Convention, puis il se rangea parmi les Girondins. Sa carrière fut donc toute politique, mais nous ne devons pas oublier qu'il écrivit un beau dithyrambe sur l'*Immortalité de l'âme* (1751-1830).

Plusieurs autres noms comptent parmi ceux que Grasse doit honorer. Font-Michel, compositeur de talent; Bompas, chef d'escadron, et Gazan, lieutenant général; Jaume Saint-Hilaire, botaniste apprécié.

Souvent, mais par erreur, on a représenté l'évêque Antoine Godeau comme étant né à Grasse; le prélat académicien est revendiqué par Dreux, où il naquit, en 1605.

C'est un enchantement perpétuel pour les yeux que la campagne des alentours de Grasse. On peut même dire qu'il serait impossible d'y trouver le moindre petit espace n'offrant aucun intérêt. En revanche, la même impossibilité existerait pour faire un choix parmi ces paysages tour à tour pleins de grâce, de charme, de sérénité ou de grandeur sauvage, comme on n'en voit que dans les Alpes et dans les Pyrénées.

Les vieilles forteresses féodales y sont nombreuses, car il fallait défendre l'accès des routes conduisant dans l'intérieur du pays; les souvenirs antiques s'y rencontrent aussi, à Saint-Vallier, notamment, où des pierres mégalithiques existent encore. Le territoire de cette commune est, surtout, consacré à la culture de la lavande; de même que l'immortelle, à Bandol, la jolie plante devient une cause de grands profits pour les habitants, car on sait combien elle est employée par l'art du parfumeur. Tout cela est fort attachant; cependant le bassin du *Loup* l'emporte en beauté attrayante sur les autres tableaux, que l'on regrette de quitter.

Long de moins de 60 kilomètres, ce torrent, l'un des plus rapides de France, eût mieux mérité le nom de *Serpent*, tellement sa course est sinueuse. Avec violence, il roule sur une pente énorme, ravinant tout profondément et creusant des abîmes où il se perd en chutes mugissantes, mais pour reparaître plus impétueux entre des montagnes très resserrées, presque inaccessibles.

Parfois, il faut gravir des échelons creusés dans la roche ou bien enfoncés sur divers points de ses flancs. On se demande, en vérité, comment la population des villages et des bourgs groupés dans ce bassin du *Loup* peut,

quotidiennement, parcourir de tels chemins. Les centres habités sont nombreux, néanmoins, et plusieurs reconnaissent pour fondateurs les Sarrasins, pendant si longtemps maîtres du pays :

« .... Regardez! ces murailles aux teintes chaudes, ces tours massives, ce donjon n'éveillent pas en vain l'idée de l'Orient; leur ceinture enveloppe un bourg sarrasin, *Al-Bar*,



Maximin Isnard.

plus tard *Albarnum*, aujourd'hui *le Bar*. Place importante sous la domination romaine, cette fière demeure des comtes de Provence, où la croix a succédé au croissant, conserve encore dans son église une très curieuse peinture sur bois, du quinzième siècle, figurant une danse macabre, accompagnée de vers monorimes de la même époque.... Par-dessus *le Bar*, apparition aérienne, le village fantastique de *Gourdon* plane; sous ses pieds, le *Loup* roule, torrent limpide, hurlant et bondissant hors de la *clus* à qui il vient de donner son nom. La voilà, cette déchirure de roc, qui, de si loin en mer et de tant de points du littoral, attire l'œil : entaille vive, *prolongée de*

plus de deux lieues entre des parois hautes de quatre cents mètres, blessure aux lèvres éternellement béantes, qui semble l'œuvre de quelque Durandal, lançant l'éclair dans la main d'un Roland. Rien n'égale l'intérêt d'une reconnaissance poussée à travers ces gorges romantiques, au hasard de fragiles passerelles, le long d'ermitages miraculeux, en surplomb des formidables gouffres. La nature y tient encore plus qu'elle ne promet. La cascade de *Courmes* dédommage, à elle seule, de la peine, elle qui, en face du *Cheiron* désolé, fait un saut de *deux cents pieds* pour rafraîchir, d'une poussière humide, le front du touriste incliné devant sa nappe immense. » — *La Côte d'Azur*, page 146.

On revient vers la mer et les sites charmants se multiplient toujours. Il faudra l'admirable ligne du rivage enchanté pour en atténuer le souvenir.

Une remarque. Les habitants de Grasse semblent, tout comme les Marseillais, porter très loin le goût de la chasse à l'affût.

La campagne fourmille de bastides et de *chyles*, réduits ouverts aux vents et cachés sous du feuillage, vis-à-vis d'un *cimeau* ou branche sèche ajustée sur un arbre. C'est l'*agachon* sous un nom différent[1], mais avec des résultats semblables, car, pas plus à Grasse qu'à Marseille, cette chasse ne récompense beaucoup la patience à toute épreuve et les fatigues du guetteur.

Le meilleur commentaire d'un pareil amusement, si, en réalité, amusement il y a, reste toujours ce roman plein de verve : *la Chasse au chastre* (l'oiseau fabuleux), écrit en partie double par Méry et Alexandre Dumas.

Il nous a fallu marcher sans arrêts, donnant un simple coup d'œil à plusieurs villages rencontrés sur notre route. VALLAURIS, l'ancienne VALLIS AUREA, nous retiendra davantage, ne serait-ce que pour y chercher la vallée dans laquelle on place cette petite ville.

La définition de « gorge au milieu des montagnes » serait infiniment meilleure, puisque l'on doit s'engager sur une pente des plus rapides pour retrouver le bord de la mer. Ce n'est pas, d'ailleurs, la première fois que nous avons eu à constater de pareilles erreurs.

Ce n'est pas, non plus, dans la ville où nous nous trouvons que pourraient manquer les discussions étymologiques. Toutefois, comme Antibes mérite, sous ce rapport, une très sérieuse attention, bornons-nous à parler du présent de Vallauris, présent prospère, où les produits du sol tiennent une large place. L'oranger, principalement, fournit aux habitants l'occasion des plus belles récoltes, mais non pour les fruits. C'est la fleur que l'on y estime. Un grand nombre d'usines se livrent à la distillation des corolles embaumées. Lorsque vient le moment de la cueillette, deux mille personnes au moins y sont em-

1. Voir chapitre XII du présent volume.

ployées et l'on estime à un million de kilogrammes le poids moyen de la floraison merveilleuse.

En moyenne encore, son produit est de 75 000 kilogrammes d'essence. L'oranger est donc l'un des arbres les plus précieux acclimatés dans le pays, et lorsque les gelées ou la violence des vents compromettent sa fleur, c'est la détresse en perspective pour beaucoup de petits propriétaires. 1883 fut, sous



Golfe-Juan. — Vue prise de l'ancienne route de Vallauris.

ce rapport, une terrible année : la fleur d'oranger se vendit jusqu'à 350 francs les 100 kilogrammes, soit dix fois son prix habituel.

Mais si quelques privilégiés purent profiter de l'aubaine, combien de cultivateurs, en revanche, furent obligés aux plus grands soins, pour conserver leurs plantations compromises. L'hiver de 1887-1888 a, lui aussi, fort éprouvé les orangers.

Le vin ne donne pas les belles vendanges d'autrefois ; mais les oliviers n'ont pas trop souffert des parasites qui, depuis quelques années, les décimaient.

Près des moulins à huile et des distilleries, on rencontre les manufactures de poteries. Devant la plupart des portes, on aperçoit, en rangées innombrables,

des vases en terre de toutes formes : poêlons, plats et marmites, principalement, revêtus à l'intérieur du fin vernis jaune-rouge, apprécié depuis longtemps par les ménagères.

Les Alpes-Maritimes se sont créé une spécialité de cette fabrication, que l'on retrouve disséminée dans tous les villages du littoral. Vallauris compte parmi les riches centres d'exportation et, à la poterie ordinaire, sait joindre les faïences artistiques connues sous son nom.

Nous constatons ainsi dans la petite ville un grand courant de travail, gage d'une prospérité bien méritée et qui peut s'accroître encore.

Nous n'en trouvons que plus de charme à parcourir cette belle campagne, où les tableaux variés se succèdent à chaque pas. Si l'on veut remonter vers les époques lointaines, des inscriptions parleront de la ville antique de *Cordula*, et de la réparation des voies romaines qui traversaient le pays, par une pierre portant une épigraphe dédicatoire à Constantin; cette pierre est placée dans l'église.

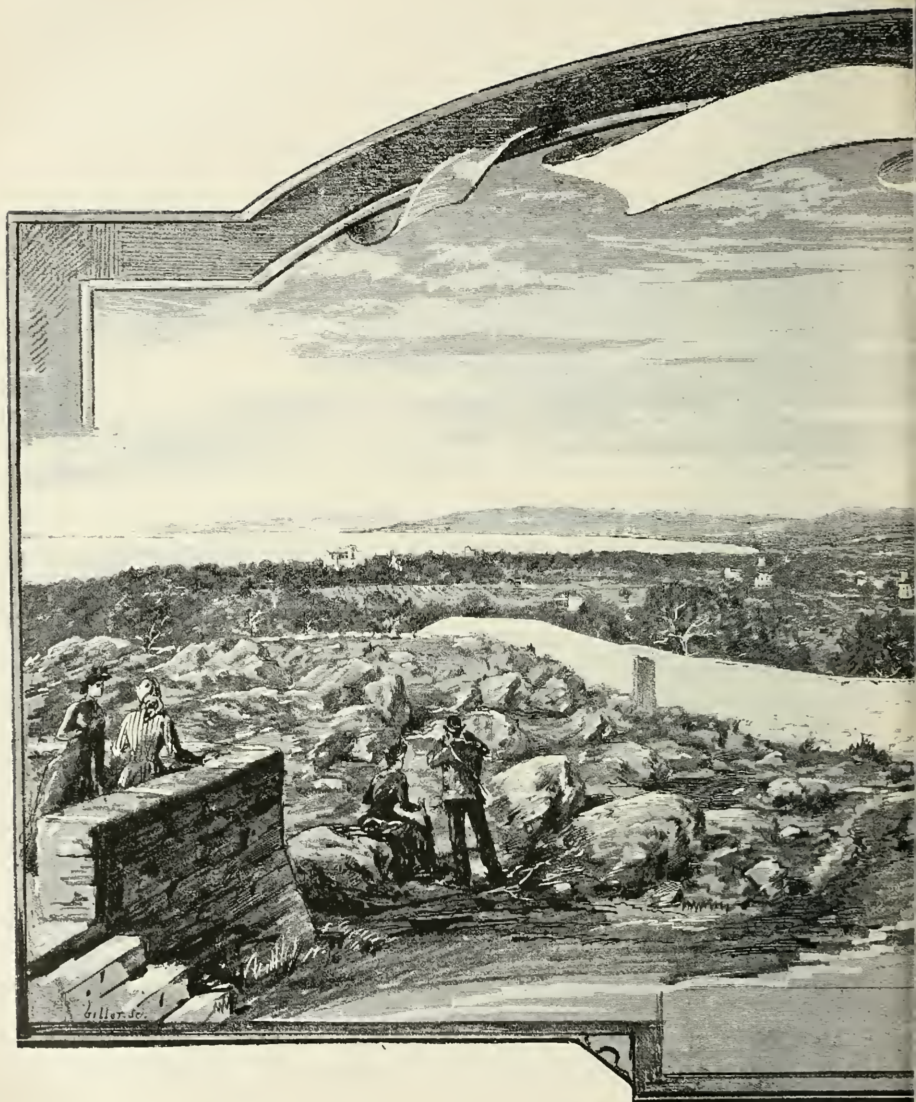
Les temps féodaux sont représentés par des débris de murailles et de tours, ainsi que par une chapelle du treizième siècle, dépendant autrefois du prieuré des îles de Lérins.

Mais l'intérêt archéologique languit de plus en plus, lorsque le regard, sollicité de tous les points vers lesquels il se tourne, peut à peine embrasser la magnificence des montagnes dentelées et couvertes de bois, la grâce des vallons dessinés au fond de gorges étroites, diminutifs des célèbres gorges d'Ollioules, la rapidité du petit torrent, fuyant, avec mille détours, le long d'une brèche noire, où il écrase avec fracas ses eaux limpides, pendant que, par échappées radieuses, la mer brillante du *Golfe Juan* borne l'horizon et finit par l'envahir tout entier.

Bientôt nous pouvons en détailler les contours, limités, à l'ouest, par la pointe de *la Croisette*, et, à l'orient, par le promontoire très découpé de *la Garoupe* ou d'*Antibes*, pointant hardiment dans la mer, semblable à la proue d'un navire.

Cette rade magnifique du Golfe-Juan[1] partage, avec la rade de Villefranche, à l'est de Nice, le privilège d'être une véritable annexe de la rade d'Hyères, elle-même dépendant, aujourd'hui, de la grande rade toulonnaise. Toutes quatre se complètent pour la meilleure instruction des marins de nos flottes et toutes quatre encore, bien que présentant un caractère différent, forment à nos vaisseaux un cadre dans lequel ils ressortent avec toute leur force, toute leur puissance.

1. On écrit couramment aussi *golfe Jouan*, synonymie de la prononciation provençale qui donne à l'*u* français anormal le son *ou*, comme dans les langues dérivées du grec et du latin.



DE CANNES A NICE. — L.

(Vue prise d



LFES JUAN ET D'ANTIBES

'Antibes.)

Fréquemment, ils viennent évoluer au Golfe-Juan; ils y sont alors l'occasion de véritables fêtes pour le pays, qui leur ménage le plus cordial accueil et applaudit aux manœuvres si vivement, si correctement exécutées.

La rade, encore, sert de refuge aux navires de commerce, par l'excellent abri qu'elle leur offre contre les vents, sauf celui du sud, car elle ouvre presque directement vers cette orientation; mais, constatation importante, les vents du sud sont très rares dans la région et jamais ils ne se montrent bien violents.

Un banc de roches sous-marines, d'une longueur de 1500 mètres, s'étend au milieu du golfe; il laisse, néanmoins, un tirant de 6 mètres, plus que suffisant aux bâtiments du commerce. Pour les navires de guerre, l'écueil est signalé, d'un côté par une bouée, de l'autre par une tour en maçonnerie, appelée *la Fourmigue*. Le mouillage est donc très sûr. Si l'on parle de quelques bateaux jetés à la côte, on peut hardiment dire qu'un manque de précautions ou trop d'insouciance, défauts inhérents aux marins, jouant depuis leur enfance avec le danger, sont la cause des sinistres, faciles à prévenir avec un peu de soin.

Cette sûreté du golfe avait été fort appréciée par le grand marin Henri d'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux, le digne conseiller de Richelieu pour tout ce qui touchait notre marine[1]. De Sourdis représentait le *Golfe-Juan* comme la plus belle situation qu'on pût voir, parce que « toutes les partances y sont excellentes, et que, de toutes les navigations qu'on fait à la mer (Méditerranée), on est obligé de le reconnaître ». Mais, depuis, beaucoup a été fait ailleurs et la position a perdu de son importance.

Deux débarcadères en bois, reposant sur des pieux en fer, existent au bord de la rade, près du bourg portant son nom. Ils servent aux équipages de l'escadre et au commerce local, peu considérable, car les poteries de Vallauris sont, de préférence, expédiées par le chemin de fer, ou vont prendre la voie du port d'Antibes, plus profond, plus calme que les abords de ces appontements.

Une petite crique, appelée *le Croton*, et située à l'ouest du cap d'Antibes, est munie d'une jetée en pierres pour faciliter le service des bateaux de très faible tonnage et des pêcheurs.

Le mouvement maritime commercial n'a donc pas une sérieuse importance au Golfe-Juan; en revanche, ses rivages participent dans une large mesure aux transformations qui, depuis Marseille jusqu'à la frontière italienne, sont en train de faire de notre littoral entier, comme un immense jardin, ou plutôt une longue suite de haltes plus charmantes les unes que les autres,

1. Voir volume, *côtes Gasconnes*, les chapitres concernant Bordeaux.

où tous les goûts, en matière de pittoresque, peuvent trouver satisfaction.

Ici, autour de la plus grande partie du golfe, la plage est très basse, formée de sable et des alluvions de petits torrents; elle paraît ensuite s'élever brusquement avec les collines sur la croupe desquelles est situé le bourg qui a pris le nom de golfe; ces collines forment les premières assises des montagnes où se cachent Vallauris et tant d'autres petites villes et villages, si curieux à explorer.

Partout on plante avec persévérance, car, depuis longtemps, on a constaté le mal fait au pays par des défrichements qui laissaient le sol mal défendu contre les crues des torrents.

A cette ère nouvelle de reboisement, la petite station de Juan-les-Pins doit son nom significatif, les pins s'y trouvant aujourd'hui assez forts, assez nombreux pour donner de la fraîcheur aux villas qui se construisent sous leur élégant abri.

Le territoire même appartenant au bourg du Golfe-Juan avait livré un fût de colonne en granit, orné d'une inscription laudative à César. Vallauris, de qui dépend le bourg, a reçu cette découverte.

Plus tard, qui sait? on lui expédiera peut-être également un tronçon de la colonne, sinon la colonne elle-même tout entière, élevée en commémoration du débarquement de Napoléon Ier, au retour de l'île d'Elbe, le 1er mars 1815.

Ainsi se compléteraient les souvenirs du passé, car le golfe a un passé, quelques historiens y retrouvant l'emplacement de l'ancienne *Œgytna* et voulant que son nom (Juan) lui ait été donné par les Sarrasins. Il va de soi qu'une position maritime aussi commode ne put être négligée par les divers conquérants du pays : Phéniciens, Grecs, Romains, Barbares et Maures. Au moyen âge, les moines de l'abbaye de Lérins y avaient installé des salines productives et y possédaient de vastes domaines.

Maintenant, le bourg, étagé sur une pente de terre fertile, au milieu de jardins d'orangers et de citronniers, ainsi que de véritables champs de violettes de Parme, le bourg devient peu à peu une ville toute coquette, toute charmante et préparant bien à la vue du riche décor que Nice va nous offrir, lorsque nous aurons gravi le cap, limite de sa baie.

Les pins parasols, les aloès gigantesques, les orangers énormes, les oliviers majestueux couvrant ce cap, la marche y sera des plus agréables et fera vite oublier la fatigue, en admettant que la fatigue puisse se faire éprouver devant ces spectacles magnifiques de contours, de couleur et d'infini!

CHAPITRE XXXIV

LE CAP ET LA VILLE D'ANTIBES.



Armes d'Antibes.

Jamais le mot « incomparable » n'a été mieux employé, que si l'on a voulu lui faire exprimer l'ensemble des divers aspects offerts par le *cap d'Antibes*.

Où tourner les yeux pour trouver un point de comparaison? Auquel de ces paysages donner la priorité? Tous éveillent l'admiration, l'enthousiasme.

Vers l'occident, le Golfe-Juan étale ses flots, baignant le pied des montagnes noires ou vertes, qui laissent tourbillonner de légères spirales fumeuses, produites par les fabriques de poteries de Vallauris. La baie de la Napoule se recourbe autour de ses îles, vient étreindre Cannes la Blanche et se perd au seuil des rochers de l'Estérel.

Regardons le sud; c'est la mer sans limites, la mer calme, la mer qui vient de revêtir sa plus brillante parure bleue et nous souhaite la bienvenue.

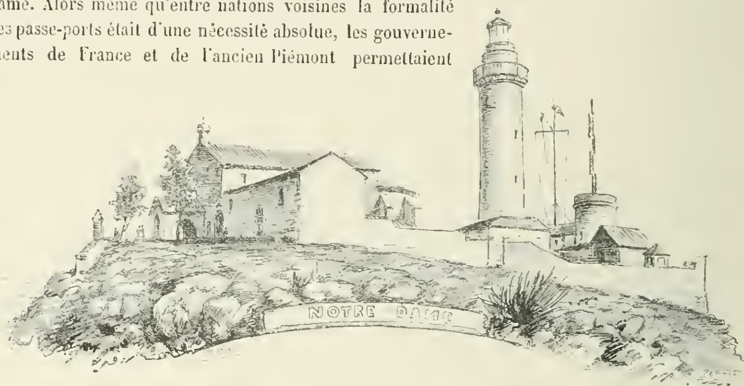
Maintenant, faisons face au soleil levant. Antibes se joue dans les rayons d'or et Nice s'y déroule opulente. Les sommets neigeux des Alpes y resplendissent, teintés des nuances les plus vives, les plus inattendues.

Regardons à nos pieds; le chemin parcouru apparaîtra, enfoui sous les arbres embaumés et tout constellé de points blancs, villas encloses dans les jardins d'Armide.

Près de nous, un phare à feu fixe et un sémaphore signalent le cap aux marins, en même temps qu'une chapelle consacrée à Notre-Dame ravive le souvenir des vœux faits au départ. Nous en jugeons, du moins, par les ex-voto qu'elle renferme.

Le petit édifice n'a, du reste, rien de très remarquable; ses voûtes semblent tout écrasées, par rapport à sa longueur et à sa largeur; elles ont été manifestement bâties à deux époques différentes, représentant la période de fondation et celle d'agrandissement, car :

« ...les habitants de la rive droite et de la rive gauche du Var sont toujours venus à Notre-Dame. Alors même qu'entre nations voisines la formalité des passe-ports était d'une nécessité absolue, les gouvernements de France et de l'ancien Piémont permettaient



Notre-Dame d'Antibes. — Ermitage, phare et sémaphore.

aux populations riveraines de passer librement la frontière et de circuler pendant trois jours, pour se rendre soit à Notre-Dame-d'Antibes, soit à Notre-Dame-de-Laghet[1]. »

Probablement, jadis, recevait-on des pèlerins à loger, puisqu'une maison d'habitation assez considérable attient à la chapelle. Jadis, encore, un ermite avait la charge d'entretenir le tout en bon état de propreté, et, chose rare, il n'y manquait pas, assure M. Meiffret.

Le cap d'Antibes a été recommandé aux savants par Cuvier lui-même, qui y signalait, d'après Brongniart, une de « ces brèches osseuses » où l'on découvre des amas considérables de fragments de pierres et d'os remplissant les moindres fissures de la roche, en général calcaire.

La ressemblance de ces brèches, situées à de grandes distances les unes des autres, surprenait l'illustre naturaliste, qui décrivait ainsi celle d'Antibes :

« .... Vers le cap Gros est un rocher nu de 60 à 80 mètres de hauteur, et, à peu de dis-

1. M. Meiffret, *Excursion à Notre-Dame-d'Antibes* (N.-D.-de-Laghet est à 2 kilomètres de La Turbie)

tance d'une chapelle construite à son sommet, s'observent des fentes d'un à deux pieds de large, remplies de concrétions rougeâtres, lardées d'ossements.

« Brongniart qui a visité les lieux m'en a communiqué le plan et le profil. La montagne est d'un calcaire du Jura, un peu lamelleuse, dont les couches sont fort obliques. La pâte de la brèche qui les renferme est d'un rouge pâle; ses cavités sont tapissées ou remplies de spath calcaire, elle renferme, outre les os, des fragments de calcaire gris et grenu; en un mot elle ressemble autant qu'il est possible à celle de Nice.... J'y ai trouvé, après examen, trois dents entières d'un ruminant approchant de la taille d'un daim médiocre, et une arrière-molaire, très caractérisée, d'un cheval de grande taille[1]. »

Avec le temps, la brèche osseuse a presque disparu, mais des fouilles calculées amèneraient peut-être des découvertes d'un réel attrait scientifique. La petite ville, que le cap est en train de devenir, y gagnerait de voir fixée sur elle une curiosité favorable à ses intérêts.

Avec quelle lenteur on se dirige vers le sentier pavé, conduisant du promontoire dans la direction d'Antibes. On a vu, bien vu tous ces tableaux merveilleux, mais on désire les revoir pour n'en laisser échapper aucun détail. Et, ainsi rêvant, on finit par trouver excellentes les raisons qui ont empêché de réparer le sentier, puisqu'une marche prudente étant des plus nécessaires, on perd moins vite l'ensemble de la toile brillante.

A présent, nous contournons le fond de la petite baie où s'élève Antibes, baie demi-circulaire, comme toutes celles que le cap, très découpé, abrite. En fait, il n'y a plus, depuis notre ancienne ville frontière jusqu'à la baie de Villefranche, qu'une rade immense, orientée du sud-ouest au nord-est et s'ouvrant très grandement, vers le large, dans cette direction. A peu près au milieu, néanmoins, se rencontre une saillie accusée, futur promontoire, gagnant, chaque année, sur la pleine mer, un espace relativement énorme, qui, dans la suite des siècles, partagera en deux golfes distincts la rade où déjà il a formé ce premier relief. C'est à l'embouchure du Var qu'il faut faire remonter ce travail géologique. Tout à l'heure, nous la franchirons, mais non sans y admirer l'œuvre des ingénieurs modernes.

Maintenant, nous touchons aux portes d'Antibes... une véritable déception nous y attend. Du sommet de son cap, la petite ville rayonnait de blancheur et de grâce, mirage évanoui devant la ceinture de murailles grises étouffant les rues, les maisons, les places qui ne peuvent guère prendre leur part de soleil.

Nous les voyons, ces rues, tout étroites, sombres par conséquent, et bien qu'une eau abondante les rafraîchisse, tout imprégnées de cette odeur particulière du Midi, que rien ne semble pouvoir dissiper.

1. On trouve de ces sortes de brèches à Gibraltar, à Nice, en Corse, en Sardaigne, en Sicile, dans l'Archipel, etc.

Antibes est la victime de son ancienne importance militaire. Elle ne peut, comme ses sœurs, tirer parti de sa ravissante position, tant que les portes et les murs qui la pressent ne seront pas tombés.

Il est à croire, cependant, que ces fortifications d'une autre époque ne sont pas de grande utilité; mieux vaudrait donc les jeter bas, une fois pour toutes, ou les reconstruire sur autre plan. Mais, des deux propositions, la première agréerait davantage à Antibes qui, chaque jour, regarde avec tristesse, par dessus ses murailles-cloaques, briller Nice la Belle et soupire ensuite plus vivement après l'heure de la délivrance.

Pour rencontrer un peu d'air frais et jouir de quelque espace, il faut venir sur le port, petite rade fermée par une digue qui la préserve des flots du large.

Le château, situé en face, à l'extrémité gauche de l'entrée, fait très bonne figure, bien que sa force actuelle soit problématique.

La passe du port est étroite : à peine offre-t-elle soixante mètres; elle suffit, néanmoins, au mouvement commercial, assez faible, les poteries de Vallauris en représentant le principal élément. Mais il ne faudrait pas conclure que le bassin d'Antibes est abandonné, tout au contraire. Des pêcheurs le fréquentent et leur situation est généralement bonne. Calme, propre, à peu près sans alluvions, il est également choisi par un grand nombre de bateaux de plaisance, qui aiment à s'y tenir et y reviennent souvent.

De même, lorsque l'escadre manœuvre au Golfe-Juan ou doit y mouiller pour un certain temps, ses torpilleurs sont envoyés au port d'Antibes. Toute une ligne de roches borde un côté de l'entrée du petit bassin : elle est signalée par une bouée dite des *Cinq cents francs*. De plus, trois autres bouées sont destinées au service des navires qui peuvent s'y amarrer, quand le temps s'oppose à la sortie ou la rend trop difficile. On est un peu surpris de voir, étendu entre le port et la gare, un second bassin, d'aspect très beau et cependant inutilisé : Il est connu sous le nom d'*anse Saint-Roch*, et la première pensée porte à supposer que l'on eût pu avantageusement l'aménager. En effet, le travail était possible, mais au moyen d'une dépense hors de proportion avec le résultat à en obtenir, car le fond manque et la mer y déferle avec violence au moindre mauvais temps. Voilà pourquoi cette anse n'est pas et ne sera probablement pas améliorée.

Le port d'Antibes n'en a pas moins, de tout temps, appelé la sollicitude des gouvernants du pays. Les Romains en avaient fait, croient plusieurs historiens, e port officiel et militaire de Cimiez.

Nous n'y contredisons pas, malgré les impossibilités que cette opinion semble présenter. Cimiez, dans la banlieue de Nice et de l'autre côté du Var, alors indompté, se trouvait bien éloigné de son port!

Une fois de plus, oublions les discussions archéologiques et revenons vers les temps modernes, qui nous conduisent à l'époque présente, la seule, en fait, appelant toutes nos préoccupations.

Henri IV voulut fortifier Antibes; Richelieu, également, favorisa son port, que, plus tard, Vauban entoura d'un môle circulaire, coupé d'arceaux et de pilastres élégants. Aussi M. Lenthéric n'a-t-il pas manqué de le comparer, très



Antibes. — Vue du quartier de la Salis.

justement d'ailleurs, aux naumachies antiques.

Les petits bâtiments caboteurs y sont à l'aise pour charger ou décharger leur fret, dont l'ensemble peut atteindre une dizaine de milliers de tonnes. Avec les barques de pêche, les yachts de plaisance dont nous venons de parler et la présence assez fréquente des torpilleurs, le port d'Antibes garde une activité suffisante pour satisfaire à toutes ses prétentions.

La ville, à son tour, n'est pas dénuée d'intérêt, quoique l'on pût s'attendre à y rencontrer un nombre beaucoup plus grand de restes anciens. Mais il est bon de se souvenir qu'après les invasions successives dont Antibes a souffert, un dernier bouleversement lui a été infligé, lors de la construction de son

enceinte. Les ingénieurs militaires voulurent, avant tout, remplir leur tâche et ne prirent pas même la peine de « raisonner leur barbarie », comme l'avait fait, sous François I[er], l'architecte des murailles de Narbonne[1].

Pourtant Antibes, la ville grecque, devait avoir conservé quelques monuments de sa fondation, reportée au quatrième, sinon au cinquième siècle avant l'ère chrétienne. L'opinion la plus généralement répandue attribue cette fondation aux Massaliotes, qui donnèrent à leur colonie nouvelle le nom d'*Antipolis*, autrement dit : *en face de la ville*, parce qu'elle est située vis-à-vis de Nice. Son nom moderne dérive des contractions subies par l'appellation primitive, devenue *Antibon*, puis *Antibolus*, enfin *Antiboul*, pour les Provençaux, et Antibes, pour les Français.

On peut sans crainte supposer que la ville grecque succédait à une station phénicienne. Après la soumission de Marseille à César, Antipolis fut une place d'armes romaine, avec municipe, par conséquent avec sa liberté. Elle compta, affirme-t-on, parmi les soixante villes privilégiées des provinces gauloises soumises à Rome. La vingt-deuxième légion y fut envoyée et des temples, des thermes, un arsenal, deux aqueducs y furent construits. Les tronçons de ces derniers ont permis d'en déterminer le cours. Le premier, dit aujourd'hui de *la Boullide*, avait une étendue de 8 kilomètres; le second, appelé de *la Louve*, atteignait presque le bourg de Biot : il avait quatre kilomètres de longueur souterraine. Tous deux auraient pu suffire aux besoins d'une population triple de celle d'Antibes, et les sources alors captées l'abreuvent encore aujourd'hui.

Strabon place la ville parmi les cités italiennes et, déjà, plusieurs écrivains latins recommandaient sa position délicieuse, ainsi que les produits de son sol : figues, huile, et de ses salins, parmi lesquels figuraient la fameuse saumure ou *Muria*, destinée à réveiller l'appétit blasé des gourmets.

Avec l'Empire romain croula la prospérité d'Antibes, complètement saccagée par les Wisigoths et par les Lombards, en attendant de l'être souvent encore par les Sarrasins.

Et, comme si ce n'était trop de semblables calamités, les compétitions civiles envenimèrent le mal. Les habitants et leurs consuls luttaient contre les seigneurs, au nombre desquels figure une branche de la famille Grimaldi, souveraine de Monaco. Antibes, alors, avait titre de comté, depuis le don de son territoire par Guillaume II, comte d'Arles, à Rodoard, fondateur de la maison de Grasse (X[e] siècle).

A leur tour, les évêques possédaient une véritable puissance et vou-

1. Voir volume, *côtes Languedociennes*, es chapitres consacrés à NARBONNE.

laient la faire prévaloir, en se réclamant de l'ancienneté des prérogatives accordées à leur église, dont l'érection en évêché remontait pour ainsi dire à l'origine même de l'introduction du christianisme dans les Gaules[1]. Toutefois, au treizième siècle, les prélats, fatigués sans doute de la lutte et constamment menacés par les écumeurs de mer, se réfugièrent à Grasse, avec l'agrément du pape Innocent IV, qui rejeta les énergiques protestations des Antipolitains, et maintint le siège nouveau en possession de la prépondérance ecclésiastique.



Antibes. — 1. La colonne commémorative de la défense de la Ville par les habitants, contre les Impériaux en 1706. — 2. La vieille tour romaine adossée à l'église.

Les guerres incessantes du moyen âge furent encore des plus funestes pour Antibes et, bientôt, elle dut subir une ruine complète, par ordre de Charles-Quint. Elle respira seulement en voyant François Ier s'occuper de la fortifier; l'œuvre fut poursuivie par Henri IV, par Richelieu et par Louis XIV. Dans l'intervalle, la seigneurie de la ville était revenue à la famille Grimaldi.

En 1746-1747 la ville résista patriotiquement aux Impériaux; le siège

1. Le premier prélat d'Antibes se nommait *Armentarius* et aurait été contemporain de Septime Sévère, qui régna, on le sait, de 193 à 211.

dura un mois et « deux mille six cents bombes » éclatant dans son enceinte, en causèrent la destruction presque complète.

Des souvenirs encore plus récents se rattachent toujours à la guerre. Ainsi, le 1er mars 1815, Antibes fermait ses portes à Napoléon, qui venait d'aborder au Golfe-Juan. Cette même année 1815 fut, pour la ville, l'occasion d'une courageuse résistance. Par deux fois, ses habitants, seuls, tinrent tête à l'armée austro-sarde. C'est en souvenir de cette héroïque conduite que la place principale a reçu (1818) un obélisque portant l'inscription la plus flatteuse et la plus méritée pour les Antipolitains.

Après l'obélisque, le monument le plus original est le *Fort carré*, construit par Vauban sur un rocher, à l'entrée du port. Il renferme le tombeau du général Championnet, le fondateur de l'éphémère *République Parthénopéenne*.

Les vagues, quand souffle le vent du sud-ouest, frappent violemment le Fort carré et accumulent sur sa base les alluvions de *la Brague*, du *Loup* et du *Var*, les trois torrents voisins, ce qui nécessite un curage énergique à certaines époques déterminées.

On regarde aussi avec intérêt les deux tours anciennes, qui auraient été bâties par les Romains. Elles doivent être, cependant, d'une construction postérieure, car les inscriptions gravées sur leurs pierres « de grand appareil » sont renversées; entre autres le mot *Antipolis*. Sans nul doute, les matériaux seuls sont antiques et furent mis en œuvre quand la destruction des édifices les laissa gisants sur le sol.

Les substructions du théâtre sont enfouies sous les maisons modernes, mais l'hôtel de ville conserve, encastrée dans ses murailles, l'inscription commentée avec tant de sensibilité par Michelet, qui l'a rendue célèbre :

D. M
PVERI SEPTENTRI
ONIS ANNORXII QVI
ANTIPOLI IN THEATRO
BIDVO SALTAVIT ET PLA-
CVIT.

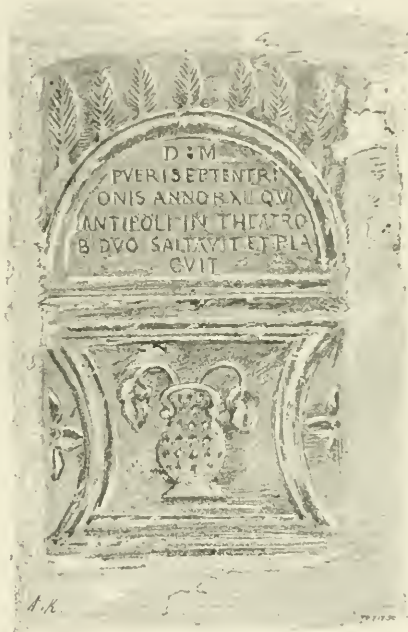
« *Aux mânes de l'enfant Septentrion, âgé de douze ans, qui parut deux jours au théâtre d'Antibes, dansa et plut.* »

« Le pauvre enfant, a écrit Michelet, est évidemment un de ces esclaves qu'on élevait pour les louer à grands prix aux entrepreneurs de spectacles, et qui périssaient, victimes d'une éducation barbare. Je ne connais rien de plus tragique que cette inscription dans sa brièveté, rien qui fasse mieux ressortir la dureté du monde romain : *parut deux jours au théâtre d'Antibes, dansa et plut.* Pas un regret!... nulle mention de parents; l'esclave était sans famille. »

Nous ne prendrons jamais la défense de ces maîtres despotes et cruels que furent les Romains; cependant, ici, nous ferons une réflexion. N'était-ce

pas une grande faveur, selon les idées du temps, que cette dédicace aux mânes d'un esclave? Et, dès lors, n'y a-t-il pas comme une atténuation de l'égoïsme aussi féroce qu'insouciant dont faisaient preuve les spectateurs?

Une autre antiquité fut découverte en 1866 : c'est un gros caillou de diorite vert foncé, sur lequel on lit une inscription en lettres grecques, pouvant remonter au cinquième siècle avant notre ère. Mais, si ce caillou semble constituer une preuve de l'époque reculée à laquelle la civilisation grecque fit son apparition dans la future Antibes, le monde savant n'est pas d'accord sur la signification à donner à la découverte.



Antibes. — Inscription funéraire.

D'ailleurs, une fois de plus, nous pouvons regretter qu'un musée local ne soit pas très sérieusement organisé, comme à Fréjus. Il existe, en germe, à l'hôtel de ville, mais des fouilles raisonnées seraient nécessaires; en même temps, on devrait stimuler la bonne volonté des chercheurs et la libéralité des propriétaires d'objets de valeur.

Antibes compte plusieurs noms célèbres, presque tous appartenant à l'armée. Parmi eux, néanmoins, brille le nom d'un théologien :

Honoré Tournély (1658-1729), dont l'existence offre un diminutif de celle qui est attribuée à Sixte-Quint. Avec de meilleures preuves que pour le grand pape, on montre Tournély comme ayant exercé pendant plusieurs années la modeste fonction de porcher. Mais son amour de l'étude triompha de l'humilité de sa condition. Appelé à Paris, où un oncle s'occupa de lui, il travailla sans relâche, conquit le rang de docteur en Sorbonne, fut pourvu d'une chaire de théologie à Douai, d'abord, puis revint à Paris pour obtenir le même titre à la Sorbonne, où l'on n'avait pas oublié ses brillants examens. Plusieurs des traités du savant antipolitain sont restés classiques.

Durand et Guide se firent une place dans la théologie près de leur compatriote.

Le comte Reille se fit si avantageusement remarquer de Masséna que l'illustre maréchal lui donna sa fille. Nul n'ignore la bravoure déployée par Reille en Italie, en Suisse, en Prusse, en Autriche, aux côtés de son beau-père, puis à Wagram, en Espagne et en Portugal. Il reçut, en 1847, le bâton de maréchal de France. Né à Antibes en 1775, il mourut en 1860.

Près de lui, se placent les généraux Edmond d'Esclevin, Fleury-Boulchor, Gazan, Vial (il y en a eu trois de la même famille) puis, Philippe Aubernon, commissaire ordonnateur des armées d'Italie, et son fils Victor Aubernon.

En saluant ainsi Antibes, faisons des vœux pour qu'elle ne reste pas véritablement trop délaissée au milieu de ses sœurs, les villes anciennes ou toutes jeunes du littoral de la Provence. Plusieurs fois, il est vrai, la fortune a passé près d'elle. On dit que, comme pour Fréjus, lord Brougham, ayant beaucoup admiré sa situation, voulut (1834) y fixer sa demeure. Les exigences de propriétaires mal avisés y auraient fait obstacle.

Un avenir prochain, pensons-nous, se chargera de la transformation d'Antibes. On appréciera sa pittoresque position sur un monticule, devant la jolie baie, et ses murailles, dont l'inutilité est manifeste, tomberont pour permettre son expansion au milieu de sa ravissante campagne.

Alors, délivrée, Antibes se réveillera dans un rapide essor, semblable à ces fleurs d'aloès (si nombreuses autour d'elle), qui mettent un temps infini à préparer leur éclosion, mais soudain se développent, géantes extraordinaires, croissant à vue d'œil pendant plusieurs jours de suite, comme pour rapprocher davantage du ciel bleu les milliers de corolles de leur tige superbement épanouie.



Fleur d'aloès.

CHAPITRE XXXV

BIOT. — CAGNES-VENCE. — SAINT-LAURENT-DU-VAR. — L'EMBOUCHURE DU VAR.

A partir d'Antibes, la côte se profile directement vers le nord. Deux petits fleuves, ou pour mieux dire deux torrents, la sillonnent. Le moins important est la *Brague*, que nous rencontrons à une faible distance de la ville. Les Romains avaient capté une partie de ses eaux. Elle arrose Biot, autrefois possession des Templiers, et qui, au quinzième siècle, fut repeuplé par les Génois; on croit même retrouver dans le langage des vieillards l'idiome altéré de la ville des doges. Le bourg possède de vieux remparts et une place à arcades, du quinzième siècle; mais on le visite pour sa riante situation, ses environs charmants et son industrie. Biot, comme Vallauris, fabrique presque exclusivement des poteries, surtout des jarres de toutes grandeurs, expédiées au loin; ses mines de peroxyde de manganèse sont exploitées pour la coloration des faïences artistiques vallauriennes.

Toute la campagne, très accidentée, est délicieuse d'aspect au printemps; elle ressemble alors à un jardin fleuri, sans limites importunes.

Nous franchissons l'embouchure du *Loup*, qui vient de décrire un demi-cercle au pied de la colline rocheuse de Villeneuve-Loubet, fière de son château, fondé par les comtes de Provence (au douzième siècle) et qui vit passer tant de seigneurs célèbres, en tête le grand Romée.

Le bourg primitif, appelé *Loubet*, du voisinage du torrent, était bâti beaucoup plus près du rivage et du monastère de *Notre-Dame-la-Dorée* (construit au VII[e] siècle), maintenant en ruines. Mais les incursions des musulmans forcèrent les habitants à se réfugier sous la protection du château fort et la *Ville neuve* fut ainsi créée.

Nous voudrions pouvoir explorer complètement la vallée du *Loup*, si

bien nommée *la Tempé du littoral*, par M. le docteur Chuquet. C'est un nom admirablement choisi et qu'il est impossible de ne pas ratifier. Mais nous en pouvons plus nous éloigner de la mer, et, non sans regarder en arrière, nous continuons notre marche.

Bientôt Cagnes se dresse devant nos yeux, au sommet et sur les pentes extrêmement rapides d'un escarpement des plus prononcés, où ses maisons se soutiennent par un miracle d'équilibre, ce qui n'empêche pas le pittoresque bourg de se montrer des plus actifs et de posséder des moulins à huile et à farine, des scieries, des briqueteries, des distilleries d'eau de fleurs d'oranger, de s'occuper de salaisons de sardines et d'anchois.

La petite rivière qui a pris son nom favorise toutes ces industries.

Cagnes dut être ou une forteresse ou un lieu de plaisance fréquenté, car les vestiges de sa splendeur primitive sont extrêmement nombreux, « et l'on y rencontre à chaque pas des tombes romaines ».

Le château, bâti par les Grimaldi, existe toujours, mais il est devenu propriété « allemande », et l'on ne s'aventure pas à demander « un permis de visiter », qui, paraît-il, serait refusé avec morgue. On regrette de ne pouvoir admirer un escalier en marbre, plusieurs très belles salles et un plafond attribué à Carlone, peintre italien du dix-septième siècle, qui orna également de fresques la cour d'honneur du palais princier de Monaco.

Nos regrets deviennent plus vifs quand nous nous voyons dans l'obligation de renoncer à franchir la distance, relativement longue, qui nous sépare de Vence, où nous aurions feuilleté des archives remontant au quatorzième siècle et des manuscrits de l'évêque Suriau, « le second Massillon de la Provence »; où nous aurions vu l'abside d'une église formée par un ancien temple de Cybèle et les tombeaux de plusieurs illustres prélats, tels que Godeau, l'académicien (qui mourut à Vence), du Vair et Suriau, ainsi que les sépultures de la famille de Villeneuve-Vence, des retables superbes, un baptistère et un sarcophage de la plus incontestable antiquité; où nous aurions parcouru des fortifications remontant aux Sarrasins; où, enfin, du sommet du rocher sur lequel s'élève la ville, nous aurions dominé une campagne magnifique, fertile, cultivée, bien ombragée et toute parsemée de ruines intéressantes.

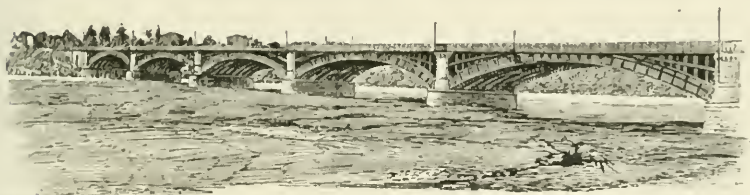
Cependant, si attrayante qu'elle soit, une telle excursion est beaucoup trop éloignée, à cause de la route toujours montueuse; et, désormais, ne faut-il pas nous arrêter presque à chaque instant, le rivage offrant nombre de stations remarquables!

Nous sommes arrivés sur notre ancienne frontière, la rive droite du *Var*, et, très près de son embouchure, nous allons traverser SAINT-LAURENT, bourg auquel se rattache un souvenir mélancolique.

Avant que le comté de Nice nous fût revenu, les habitants français de la belle ville ne manquaient guère de stipuler l'obligation, pour leurs héritiers, de les faire inhumer à Saint-Laurent : car, ainsi, ils reposeraient en terre de France, la France toujours aimée, la France que l'on ne saurait oublier.

Une visite au cimetière de Saint-Laurent est donc une obligation patriotique, imposée à notre cœur et acquittée avec empressement.

Maintenant, nous voici sur le *pont du Var*, le petit fleuve dont Vauban





Le pont du Var.

disait : « Il est si fou et si gueux que le profit qu'on en pourrait espérer n'égalerait pas la centième partie de la dépense qu'il y faudrait faire. »

On ne saurait tout prévoir, même quand on est un homme de véritable génie. Vauban admirerait certainement l'œuvre moderne, dont le succès ne peut plus être mis en doute, malgré les difficultés de tout genre qu'elle présentait.

Il s'agissait de dompter un cours d'eau fougueux entre les plus fougueux, puisque sa violence dépasse de beaucoup celle de l'ancien fléau provençal, *la Durance*.

Les terribles crues du Rhône elles-mêmes n'ont pas la soudaineté des crues de notre ancien fleuve frontière; à l'étiage, elles augmentent seulement de *trente fois* le volume habituel des eaux, alors que la Durance *centuple* le sien et que le Var multiplie *cent quarante-trois fois* son débit!

Deux causes initiales ont produit ce désastreux état de choses. La première tient à l'imperméabilité du sol dans lequel le torrent a creusé son lit; la

seconde est la pente extrêmement rapide que les eaux sillonnent, entraînant avec elles une masse énorme de matériaux arrachés aux montagnes. En outre, il y faut ajouter les déboisements : forêts rasées sur les cimes, terres ameublies au pied des pentes et qui, par suite, offrant une proie facile, sont repoussées vers la mer, où elles ne tardent pas à former obstacle.

Car, il ne faut pas l'oublier, le cours entier du fleuve n'est pas assez étendu, ni son débit assez constant, pour que les pierres soient broyées et réduites en un limon utilisable, comme celles que le Rhône entraîne. Aussi, contrariées, les eaux changent-elles fréquemment de lit, en avançant vers la mer, heurtant avec fureur, par de nouveaux amas, les amas précédents, ou envahissant en entier la surface plane de la partie inférieure de leur cours.

Nous l'avons plusieurs fois déjà constaté, le lit de tous les torrents, grands ou petits, semble être d'une largeur démesurée, quand la source mère n'est troublée par aucune cause immédiate, pluies ou apports d'affluents. Mais que survienne l'une de ces conditions, et le lit gigantesque ne peut plus toujours contenir les eaux menaçantes. En revanche, nous savons que, souvent, ce lit peut rester absolument desséché, comme à *Cerbère*, par exemple, où le village est construit sur les berges, dans la situation la plus originale[1].

Ainsi qu'il faut toujours s'y attendre, ces déviations de cours et ces alternatives de sécheresse ou de formidable abondance des eaux, créent bientôt, autour de la partie inférieure des torrents, de véritables systèmes de marais, avec leurs conséquences morbides. La région du Var n'avait pas échappé à cette loi générale et elle était devenue, non seulement une « crau », moins étendue, mais de nature identique à la célèbre Crau d'Arles[2], elle était encore une contrée trop réputée pour la *malaria* qui y régnait.

Mais des travaux importants ont été entrepris. Sans se laisser intimider, nos ingénieurs ont résolument affronté le problème et un succès complet a répondu à leurs calculs.

Deux digues parallèles et insubmersibles, construites à 300 mètres l'une de l'autre, s'opposent aux changements de cours du torrent. Là était le danger, car les eaux finissent par avoir raison des obstacles, qui trop souvent aident encore à les rendre plus désastreuses; mais on a eu la sagesse de ménager, en arrière de ces digues, un système très simple de distribution des eaux limoneuses des crues sur les terres stériles de la Crau du Var, qui, dans un temps peu éloigné, pourront être avantageusement cultivées; l'embouchure du fleuve est désormais stable; les marais sont devenus inoffensifs et ne

1. Voir volume, *côtes Languedociennes*, chapitre Cerbère.
2. Voir même volume, le chapitre d'Arles.

seront bientôt plus qu'un souvenir. Des champs, des prairies les remplacent; gagnant chaque année d'étendue, ils finiront par se continuer jusqu'à la mer.

En même temps, des chemins commodes longent le petit fleuve, assurant aux populations groupées sur son parcours les moyens de correspondance qui leur manquaient, soit avec Nice, soit avec les vallons des alentours.

Aujourd'hui, il est possible de parcourir la gorge rocheuse, âpre, déchirée, profonde, souvent étroite et sombre, mais toujours merveilleusement pittoresque, au milieu de laquelle le Var roule ses eaux. On le voit descendre des flancs des montagnes qui séparent le territoire de Barcelonnette de celui de Puget-Théniers, s'étaler dans des *cluses* grandioses, ou se déchirer contre les roches encombrant son lit; recevoir de charmants petits affluents, comme la poétique *Vésubie*, puis soudain, après une nouvelle accélération de rapidité, redevenir calme entre les digues protectrices de ses rives. Déjà, lorsqu'il a fait sa jonction avec l'*Estéron*, au sortir du beau défilé de l'*Echaudan*, il passe sur le pont suspendu appelé « de Charles-Albert », long de plus de 200 mètres; enfin il arrive à Saint-Laurent, où le pont-viaduc de la voie ferrée lui constitue une voûte de *huit cents mètres de longueur*, portée par des arches de 50 mètres d'ouverture chacune.

Un peu moins de 2 kilomètres encore, et il jette ses eaux, tantôt limpides, tantôt extraordinairement limoneuses, dans les flots de la mer.

Elle est bien changée cette plaine d'alluvions où se fait jour l'embouchure du Var. Othon et Vitellius, les deux compétiteurs à l'Empire romain, ne la reconnaîtraient pas pour le champ où leurs armées se rencontrèrent en un formidable choc[1], avant d'aller se mesurer encore à Bédriac, dans une lutte décisive[2].

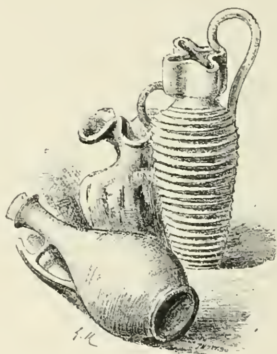
Maintenant, le Var n'est plus une cause de menaces terribles pour la population riveraine; au contraire, il semble devoir devenir un agent de fertilité agricole. Ce n'est plus le torrent indompté, décrivant une série de capricieux méandres, pour se ramifier en delta vers la mer. Il n'est plus le « fleuve travailleur » entre tous, allongeant obstinément le promontoire qu'il a formé à la rencontre des flots marins, et finissant par modifier l'aspect du golfe où il s'engloutit.

Sans aucun doute, ce promontoire serait plus accentué encore, s'il n'appuyait sa base sur une grande profondeur de mer. Tel qu'il est, son accroissement continuera, mais dans de plus faibles proportions, et ce n'est pas sans orgueil que l'on constate ces triomphes de l'intelligence sur la

1. An 69 de l'ère chrétienne.
2. Entre Mantoue et Crémone. Vitellius y fut vainqueur.

matière. L'amélioration de notre beau littoral de Provence y gagnera, car tout progrès s'enchaîne à un progrès nouveau, et le bien, heureusement, n'est pas plus que le mal privé de force expansive.

Quelques pas encore et voici franchie notre ancienne ligne de démarcation nationale. Mais, nous l'espérons bien, ce sont encore de vrais compatriotes que nous allons rencontrer dans ce coin de France, si attrayant que déjà il enchante notre regard, après toutes les magnificences dont nous gardons si sincèrement le souvenir.



Faïences de Vallauris.

CHAPITRE XXXVI

NICE MODERNE.



L'opinion la plus généralement admise (sans preuves, d'ailleurs, de son authenticité) veut que Nice ait été fondée par les Massaliotes, trois cent cinquante ans avant notre ère. Et, comme cette fondation était la conséquence d'un succès signalé, remporté sur les Ligures, la ville nouvelle reçut le nom glorieux de *Victoire* : *Nicæa*, parvenu sans altération jusqu'à nous.

Il est toujours mérité ce nom triomphant, désormais synonyme de la

beauté de la reine de nos plages méridionales mondaines. Bien avant que Nice fût redevenue française, on célébrait son climat, sa situation, ses élégances, et sa renommée nous était familière.

Le jour où notre drapeau flotta chez elle, ce ne fut pas une véritable prise de possession, mais bien la consécration d'une amitié qui renouait l'union séculaire, jadis brisée, mais depuis longtemps tacitement reconnue.

Rien donc, au fond, ne se trouva changé, sinon, pour employer un mot célèbre, « qu'il y eut en France une ville française de plus. »

Forcément cosmopolite, de par sa position frontière, Nice en garde un peu trop le cachet, mais bientôt on l'oublie à l'aspect des magnificences naturelles dont elle est comblée. Bâtie sur le bord de la mer, en avant de montagnes élevées, elle court le long de la plage, suit le lit du torrent qui la traverse ou gravit les premiers plans de son amphithéâtre rocheux.

Partout à la flore du pays se mêle et frissonne une flore exotique précieuse ; partout les exquises senteurs de jardins toujours embaumés montent dans l'espace.

Et, contraste plein de magie, sur le fond noir des roches dominant la ville vient se nuancer la riche couleur du golfe largement ouvert qui la baigne, en se pliant avec grâce aux dentelures du rivage.

Le soleil avive l'ensemble des maisons blanches et, sur le ciel d'un bleu adouci, fait briller, éclatantes de tons dorés, les tours des clochers, avec les dernières ruines du vieux château, autrefois superbe.

La poésie, la couleur, le charme du tableau n'en excluent ni la grandeur ni la force, mais la force aimable, faite de la séduction du sourire.

Nice la Belle n'ignore pas sa beauté, seulement elle la rend gracieuse et voudrait bien que la mode, souveraine puissante, lui permît de se montrer plus simple : elle y gagnerait encore en attrait.

Cependant, nous nous dégageons de la foule qui nous a entraînés sur la célèbre *Promenade des Anglais*, où longtemps nous sommes restés devant la perspective radieuse, faite des nuances les plus vives de la terre, de la mer et du ciel.

Nous allions prolonger notre enchantement, en suivant *le boulevard du Midi* et en gravissant la colline où s'élevait le château-citadelle. Mais pourquoi terminer avec tant de brusquerie notre visite à la ville, car très certainement nous ne pourrions plus rien regarder lorsque nous nous serions plongés dans la perspective idéale offerte par l'observatoire moderne !

Ce serait une injustice flagrante, puisque si, comme à Marseille, le côté

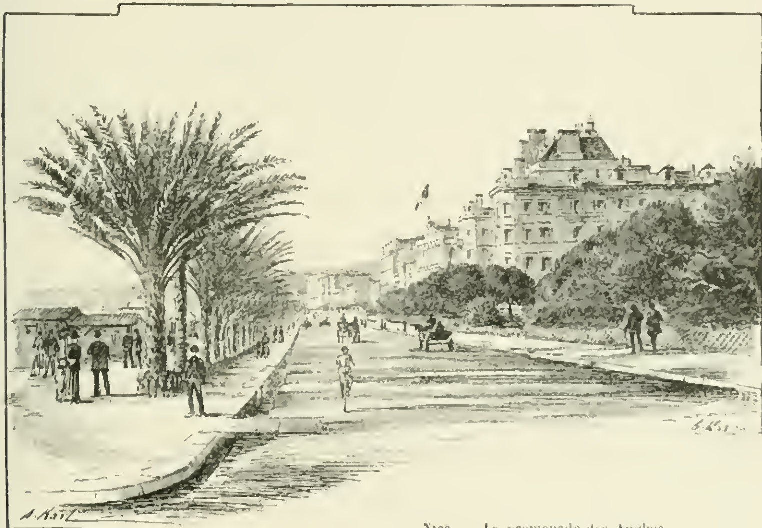


NICE. — JARDIN D'HIVER DU CASINO MUNICIPAL

monumental manque à Nice, elle présente deux sujets d'observation qui nous dédommageront amplement.

Le premier est la vieille ville, construite, ainsi que toutes les cités du moyen âge, sous la protection de sa forteresse et par conséquent dans l'espace resserré qu'elle commandait.

Les rues, pour s'étendre, ont dû se faire sinueuses, et celles qui se dirigent en ligne droite vers le sommet de la colline prennent un aspect perpendiculaire peu fait pour rassurer les piétons.



Nice. — La promenade des Anglais.

Heureusement, la plupart d'entre elles sont pavées en briques posées sur champ; on ne s'y meurtrit donc pas les pieds aux cailloux pointus, trop affectionnés en général des voies du Midi. Mais, si le sol artificiel ne mérite que des éloges, on n'en peut dire autant de l'hygiène régnant dans ces rues, étroites au possible, et sombres, les maisons y étant très élevées, surtout très mal entretenues : les habitants ne montrant guère souci de leur assainissement. Joignons-y les émanations âcres de la cuisine méridionale et l'on comprend que les premiers pas causent une réelle hésitation.

Bravons l'impression fâcheuse. Tout aussitôt le pittoresque a raison des objections multiples. Il fallait bien que les rues se maintinssent étroites, pour pouvoir contenir la population entassée derrière les murailles et ne pas donner trop de prise aux chaleurs de l'été.

On les redoute tellement (avec raison) ces chaleurs, qu'un véritable vélum, formé d'étoffes tendues d'une fenêtre à l'autre. les amortit. Les couleurs variées donnent un air de fête aux maisons, qui souvent ont besoin de cette sorte de parure, pour dissimuler ou leur vétusté ou leur aspect triste et morne. Cependant, çà et là, une échappée de lumière rayonne gaiement; une petite place se montre, sillonnée par des groupes d'allure active ou nonchalante, suivant que les gens dont ils sont composés veulent terminer le travail du jour ou chercher le repos. Les femmes rient, les hommes discutent, les enfants crient et courent; chacun, d'ailleurs, prend des poses théâtrales peu en harmonie avec le costume moderne. Car, même dans ce pays du soleil, le costume de jadis est oublié. A peine si un petit chapeau très plat couvre les chevelures noires des femmes, si un détail de parure, si une nuance vive modifie la banalité des vêtements.

Du reste, beaucoup d'Italiens dans la foule remuante. Mais le langage que l'on entend et que les étrangers prennent souvent pour de l'italien en diffère beaucoup : le patois niçois, qui d'ailleurs fait peu à peu place au français, s'éloigne encore plus de l'italien que du provençal, et il est réellement distinct de l'un et de l'autre.

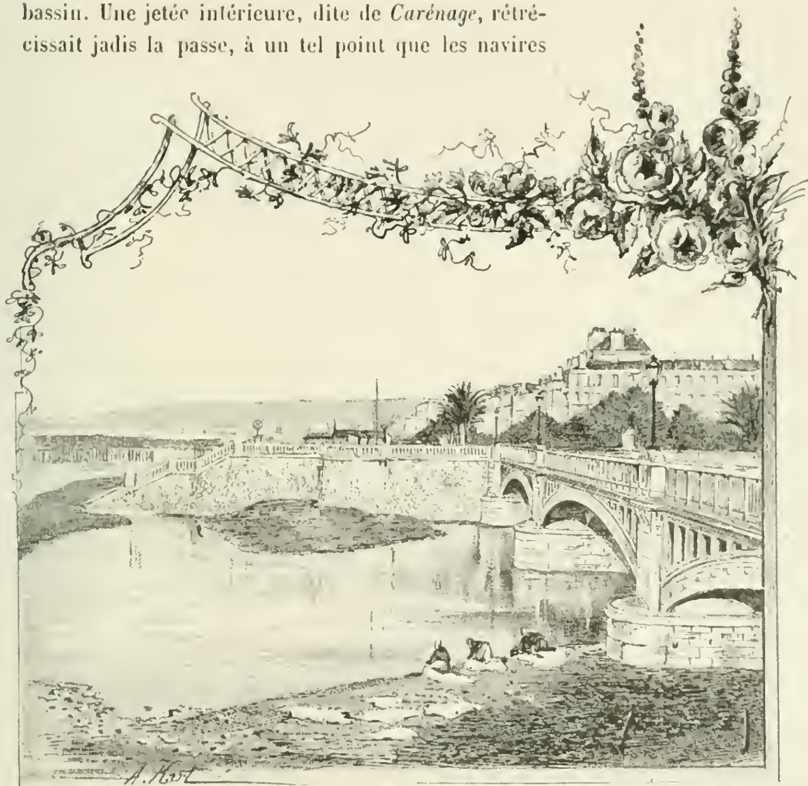
L'industrie est peu développée : on peut pourtant citer les confiseries de fruits, les distilleries de fleurs, les huileries, les fabriques de pâtes alimentaires et la manufacture nationale de tabacs. Ces produits de l'industrie, joints à ceux que fournit le sol des environs, fleurs, ces fleurs célèbres dans toute l'Europe, fruits, pierres et marbres, et à ceux que la consommation locale fait venir du dehors, céréales, vins, bois, charbons, alimentent le commerce de Nice. Ce commerce s'opère par les deux gares (Nice et Nice-Riquier) et plus encore par le port.

Creusé dans l'intérieur des terres, ce port est absolument artificiel. Il fut commencé en 1750, après beaucoup d'études contradictoires, qui tendaient soit à utiliser le lit du *Paillon*, soit à dévier le torrent et à le rejeter là même où les bassins allaient être créés. Le roi de Sardaigne, Charles-Emmanuel III, posa la première pierre des quais, dans la plaine appelée *Limpia*, par suite de cette circonstance que de nombreuses sources y affleuraient le sol et donnaient une eau douce et limpide.

Les travaux se ressentirent des événements politiques qui ont agité la fin du dix-huitième siècle et le commencement du dix-neuvième. En réalité, il n'a été terminé que de nos jours, et aux ingénieurs français revient le mérite des améliorations qui ont porté son tirant d'eau à 6 mètres et celui de la passe à 7 mètres, en lui donnant un calme complet, malgré son orientation, qui l'exposait pleinement aux coups de mer venant du large.

L'avant-port est séparé de la mer par une jetée, qui fut prolongée de plus de 100 mètres lorsque nos ingénieurs se mirent à l'œuvre, après l'annexion du comté.

Ce prolongement a eu pour effet d'assurer un très grand calme dans le bassin. Une jetée intérieure, dite de *Carénage*, rétrécissait jadis la passe, à un tel point que les navires



Nice. — Le pont de l'embouchure du Paillon.

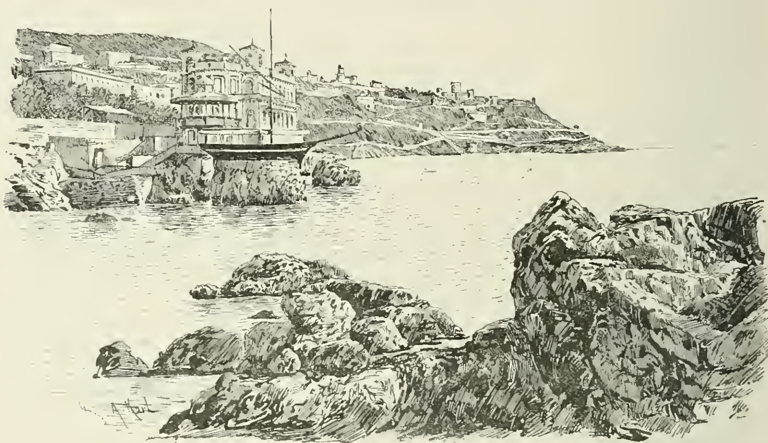
à vapeur modernes devaient prendre, à l'entrée, les plus grandes précautions et n'étaient pas, cependant, sans courir quelque danger. Pour remédier à l'inconvénient, on a coupé, il y a une dizaine d'années, une partie de cette jetée (30 mètres) et maintenant l'entrée comme la sortie sont devenues des plus faciles.

Ce n'est pas tout : les bassins intérieurs ont reçu un agrandissement, qui a été terminé en 1889. Le bassin nouveau présente une profondeur de $6^{m},50$,

avec quais verticaux, de 150 mètres environ pour chacune de ses deux dimensions. La largeur des quais varie de 20 à 30 mètres.

A la place du bassin moderne s'élevait, il y a quelques années, un quartier de très vieilles maisons, aux rues sales et tortueuses, dominant de près de 5 mètres le niveau de la mer. Tout ce côté de la ville a beaucoup progressé sous le rapport de l'hygiène, et, par l'agrandissement du port, Nice a gagné une œuvre utile en même temps qu'un embellissement.

Aujourd'hui, ces améliorations ont rendu les bassins très suffisants pour les besoins du commerce local, car ils ne desservent guère autre chose. Com-



Nice. — Un coin de la baie.

pris entre Gênes et Marseille, ils ne peuvent prétendre participer au mouvement général d'importation et d'exportation.

L'importance du port de Nice est en raison directe de l'importance de la ville. Et comme celle-ci est inévitablement destinée à croître encore, la marine marchande pourra y être appelée à un réel progrès. Cependant il s'écoulera de longues années avant que l'on puisse songer de nouveau à le trouver insuffisant. Le mouvement du port est d'environ un millier de navires, jaugeant 120,000 tonnes.

Les vins, les blés, les huiles, les matériaux de construction, le charbon, sont les principaux objets de transactions du port de Nice [1].

1. Nous devons remercier M. Roucayrol, le distingué ingénieur en chef du département des Alpes-Maritimes, pour la peine qu'il a bien voulu prendre de nous donner les renseignements nécessaires concernant les ports placés sous sa direction.



NICE. — LE PORT

Il pourra néanmoins se faire que l'achèvement du réseau ferré Central-Var lui imprime un redoublement d'activité.

Cette voie nouvelle s'embranche à Mayrargues sur la ligne de Marseille à Grenoble, passe par Draguignan et Grasse. Son importance n'a pas besoin d'être longuement démontrée. Jusqu'à présent nous ne possédons que la ligne du Littoral, exposée aux dangers d'être bombardée par une flotte ou coupée par des compagnies de débarquement. La voie nouvelle est à l'abri de ces périls. Outre cet avantage stratégique, elle offre cette utilité de desservir une partie du centre du département des Alpes-Maritimes et tout le centre du Var qui en seront vivifiés et par suite, pourront entrer dans le grand courant commercial, chaque jour plus affirmé, de ce pays. Nice y gagnera une sorte de prépondérance, puisqu'elle deviendra tête de ligne des voies qui se dirigent vers Draguignan et vers Digne. Quant à la ligne de Nice à Marseille, on achève d'y construire une seconde voie avec force remblais et tunnels.



Nice. — La cathédrale.

Mais le port dût-il s'animer davantage, il suffira longtemps encore, nous le pensons, aux besoins du commerce.

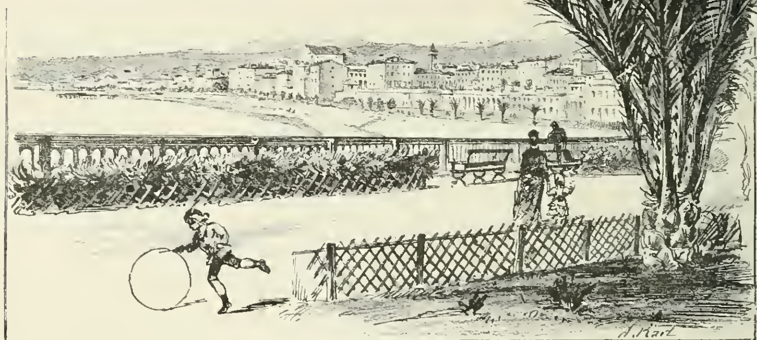
Autrefois suivie, la pêche n'attire plus les inscrits maritimes, car, par le dépeuplement des fonds, elle est devenue trop peu rémunératrice. Les marins qui s'y livrent encore demandent un complément de salaire à une autre

industrie. (*Statistique des pêches maritimes*, publiée par le ministère de la marine.)

Creusé de toutes pièces (nous venons de le dire) dans l'intérieur des terres, le port, cerné par de hautes montagnes, en emprunte un aspect pittoresque des plus remarquables.

D'un côté s'étage la vieille ville; de l'autre la route monte vers l'orient, en décrivant des circuits qui planent sur la baie enchanteresse. Partout des villas élégantes ne craignent pas d'empiéter sur les roches de la falaise, afin de posséder un horizon le plus étendu possible; et, sans les bruits rappelant le travail journalier, on croirait que la plus douce des rêveries peut seule régner dans cet admirable paysage.

Revenons vers la ville. Nous pouvons passer rapidement devant les édifices,



Nice. — Vue de la plage et de la promenade des Anglais.

presque tous sans grand mérite architectural : Sainte-Réparate, la cathédrale; Saint-Augustin, qui a retenti des accents de Luther avant son apostasie; des murailles plus sombres annoncent le vieux palais des Lascaris. Sur l'avenue de la Gare nous rencontrons l'église Notre-Dame, élégante construction de style néo-gothique, dont les tours attendent toujours leurs flèches ; plus loin, ce dôme, occupant le centre d'une construction allongée, n'est autre que le Casino municipal : il renferme un beau jardin d'hiver.

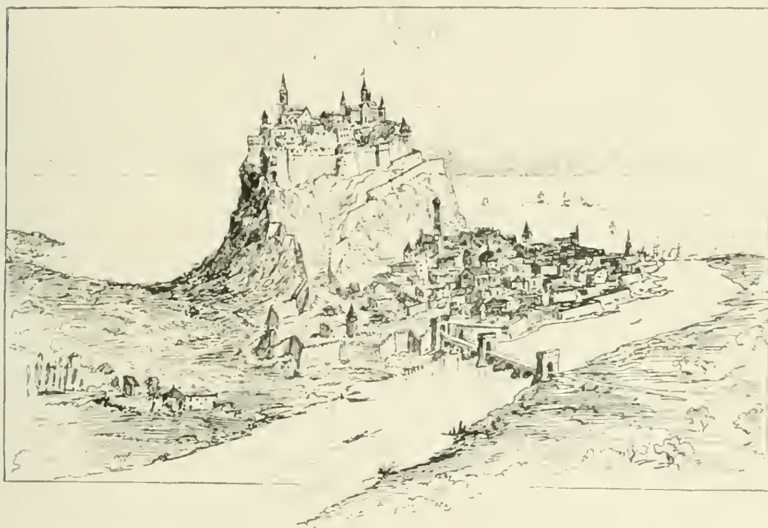
Une étrange ligne, fort large, assez profonde, où brillent des points blancs miroitants, semble maintenant partager Nice dans toute sa longueur et venir se perdre à l'approche de la mer.

Saluons le *Paillon*, fleuve des plus modestes, mais torrent capricieux

qui, parfois, jaloux du Var, se gonfle très fâcheusement pour ses riverains[1].

Il a fallu se résigner à lui laisser un lit de largeur en apparence démesurée et où, scène piquante, les lavandières dressent les étendoirs nécessaires pour déployer le linge qu'elles viennent de blanchir.

Bien souvent, Nice a rêvé de détourner la route de cet hôte incommode; le prix des difficiles travaux à exécuter s'y est toujours opposé. Un autre projet demandait la construction de voûtes sur le parcours entier du Paillon, à l'instar de ce que possède Paris sur le canal du boulevard Richard-Lenoir;



Nice. — La ville et son château, sous Louis XIV, d'après une gravure du temps.

mais ce qui n'offrait aucun inconvénient à Paris présentait des obstacles réels à Nice, où les crues du torrent sont aussi rapides que soudaines. Force a donc été de se borner à recouvrir une petite partie du Paillon, en élargissant énormément l'un des ponts qui le traversent, et la belle place Masséna a ainsi été créée; mais la couverture du Paillon doit être continuée jusqu'à la mer.

De quel côté nous diriger, tant d'élégances mondaines nous sollicitent! Cependant, nous reviendrons toujours vers la mer, attirés par la vue du golfe, qui forme à Nice un cadre d'azur où sa beauté se reflète splendide. Traversons le faubourg de la Croix-de-Marbre; parcourons la *promenade des Anglais*,

1. Le *Paillon* n'a pas un cours supérieur à 34 kilomètres, mais il se grossit de plusieurs autres petits torrents et devient parfois très redoutable.

connue de l'univers entier et méritant si bien sa réputation, suivons le chemin des *Ponchettes,* ouvert dans le roc vif et qui, peut-être, a vu les Grecs de Massalia creuser le port antique.

Ou, plutôt, gravissons par les nombreux lacets de l'escalier Lesage, établi en 1890, le monticule du château : de là on voit la vieille ville et Nice toute entière, et la côte et la mer, sur une étendue si vaste qu'elle en paraît infinie. Nous y retrouverons également les débris de la forteresse, autrefois boulevard de l'Italie. Peut-être un sévère gardien du style de ces ruines pourrait critiquer le goût qui a présidé à leur aménagement ; toutefois, on n'oubliera pas le magnifique panorama dont on jouit du haut de la plateforme qui domine la mer de près de cent mètres.

Les assises du château sont devenues la plus romantique, la plus délicieuse des promenades; et, arrivés aupoint culminant, dans la pure atmosphère qui nous enveloppe, les moindres détails se présentent avec une netteté absolue.

A vol d'oiseau, nous pouvons passer la ville en revue, quoiqu'elle semble vouloir se perdre entièrement sous le feuillage de ses arbres magnifiques.

Le regard suit le cours du *Paillon,* venu des montagnes et animant de ses eaux une vallée où l'aridité des escarpements rocheux contraste avec tant de charme avec la luxuriante frondaison des jardins, si multipliés qu'ils font de la campagne un parc toujours vert, toujours fleuri.

Plus près, le port fait miroiter les voiles de ses navires et de ses barques, dessinées, comme autant de larges fleurs, sur les roches verdâtres qui les dominent.

Les Alpes, envahissant un côté de l'horizon, dentellent de leurs cimes de neige le fond bleu pâle du ciel.

Et, devant soi, toute moirée de reflets étincelants, où le blanc, le rose, le violet se confondent, *la baie des Anges* étale, depuis Antibes jusqu'à Villefranche, ses flots d'azur foncé .

Le soleil descend, là-bas, derrière le promontoire d'Antibes. Dans un dernier épanouissement, ses rayons font courir des flammes éblouissantes sur la mer calme, sur la ville et à travers le feuillage des arbres.

Une gaze légère flotte maintenant dans l'espace, bientôt brodée par le scintillement diamanté des étoiles.

L'âme et le cœur s'abîment alors dans une méditation si pleine de douceur que nulle parole ne saurait l'exprimer, car l'idéal y semble l'emporter même sur la plus merveilleuse des réalités.

CHAPITRE XXXVII

NICE ET SON CLIMAT. — AUTOUR DE NICE. — CIMIEZ. — SAINT-ANDRÉ.

Nice est entourée d'une triple défense de montagnes, parmi lesquelles on remarque : le *mont Boron*, le *mont Alban*, le *mont Gros*, base de l'Observatoire; le *Vinaigrier*, se reliant à la chaîne plus élevée du *Leuze*, prolongement de la chaîne de l'*Agel*, qui ferme la route de l'Italie.

A l'ouest, plusieurs cols, commençant au *mont Chauve*, dessinent, vers la mer, une pointe reliée aux montagnes du département du Var.

Dans la direction du nord, les cimes du *Revel*, premières pentes des Alpes, dominent la vallée du *Paillon*. Et, en avant de ces assises rocheuses, un grand nombre de jolies collines plantées amortissent encore la fureur des vents.

Néanmoins, il ne faut pas s'y tromper, la ville toute fleurie, toute pittoresque et favorisée d'un climat hivernal assez doux pour en faire la plus charmante des résidences, la ville n'est pas une station médicale, au sens exact du mot. Les variations de température y sont brusques, soudaines, et ce n'est pas seulement en arrière du *quai des Ponchettes* qu'il faudrait inscrire la recommandation populaire de *Raoubo Capeou*[1], c'est un peu de tous côtés. On s'en aperçoit trop, lorsqu'on arrive à l'embouchure du *Paillon*, soit par la *place des Phocéens*, soit par la *Promenade des Anglais*.

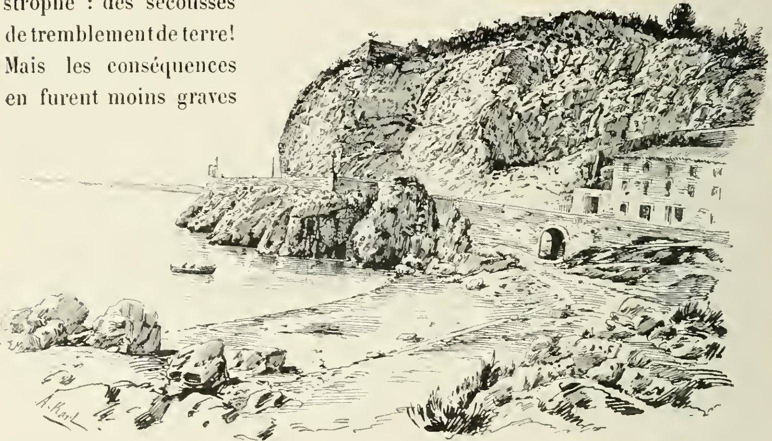
Ce que Nice peut offrir, c'est mille tableaux gracieux, repos véritable pour les travailleurs trop acharnés à la tâche quotidienne et qui admireront ce mouvement, cette joyeuse activité, au milieu d'un air vif, salubre, embaumé. La part est assez belle pour que la ville puisse s'en contenter.

1. C'est entre le port et la colline supportant les restes du château que l'on rencontre le carrefour ainsi pittoresquement appelé (*dérobe chapeau*), à cause du vent qui le balaye à peu près constamment ave force.

Il faut voir Nice en hiver, aux heures du marché, pendant que, sur les étals des jardinières, roulent des monceaux de fleurs et de fruits parfumés!

Surtout, si l'on veut se rendre compte du degré que peut y atteindre l'animation, il faut venir pendant les *Jours gras*, où l'*Entrée du roi Carnaval* et, plus tard, son *Auto-da-fé*, le *Grand Corso de Gala* (défilé de voitures), le *Veglione* (bal masqué), les *Moccoletti* (sorte de bataille aux flambeaux), mais principalement la célèbre *Bataille de Fleurs*, attirent une foule immense.

Hélas! ces fêtes furent troublées, en février 1887, par une véritable catastrophe : des secousses de tremblement de terre! Mais les conséquences en furent moins graves



Nice. — Raoubo-Capeou (Dérebe-Chapeau)

que, tout d'abord, l'effroi l'avait fait juger. Beaucoup d'autres villes de la côte ligurienne ont été plus éprouvées, et Nice a réparé ses ruines.

C'était un malheur impossible à prévoir ou à neutraliser; souhaitons qu'il ne se renouvelle pas et ne bouleverse jamais la merveilleuse campagne dont la ville est entourée.

Il ne saurait entrer dans notre plan de parcourir cette campagne, car le *Littoral de la France* n'est pas un guide des voyageurs, mais bien l'historien de nos progrès industriels et commerciaux, en tout ce qui concerne notre marine. Nous nous bornerons donc à signaler les excursions à la *Fontaine Mouraille*, dont Rome avait fait la pourvoyeuse d'eau de Nice; au *Vallon obscur*, cette miniature délicieuse des gorges d'Ollioules; aux *Tourettes*, le joli village que ses trois tours romaines désignèrent pour abri aux Sar-

rasins; à *Saint-Pons*, la célèbre abbaye bénédictine, fondée, vers la fin du huitième siècle, par saint Siagrius, évêque de Nice, qu'une tradition représente comme neveu de Charlemagne.

Enfin, il est impossible que nous ne franchissions pas les 4 kilomètres séparant Nice de Cimiez (ou Cimiès), la ville antique, dont le rôle fut pendant si longtemps prééminent sur la région entière.



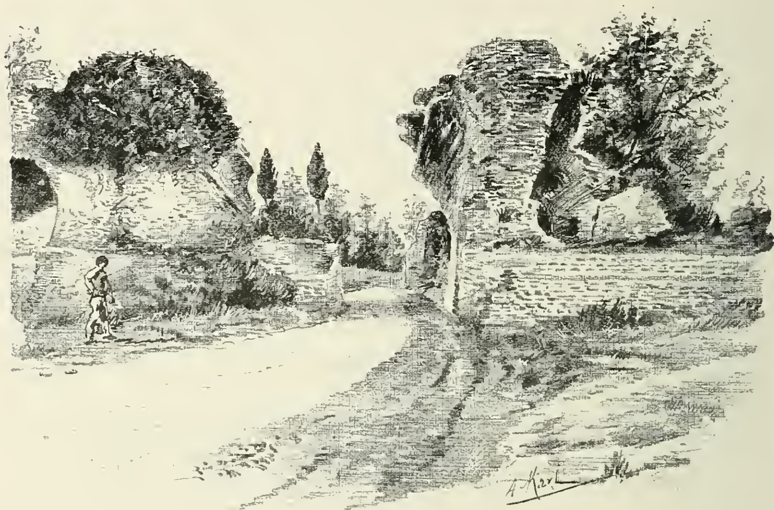
Sur la route de Nice à Monaco (en regardant Nice).

Une route extrêmement ancienne la reliait à Vence; elle fut réparée par les Romains, et l'on y a retrouvé des tombeaux, ainsi que des débris de constructions.

« On croit pouvoir affirmer aujourd'hui, dit M. Lenthéric, que cette partie de la *Via Augusta*, qui partait de Vence et se dirigeait vers le faîte de la Turbie, est la plus ancienne communication entre la Gaule et l'Italie. »

Tous les sommets accessibles de la région portaient des *oppida*, c'est-à-dire des centres de population que, par la suite, les conquérants phéniciens, grecs et romains occupèrent. Le nom de *Cemenelium* prouverait au besoin, avant l'opinion commune, l'origine ligurienne.

Bien antérieurement à Nice, la ville de Cimiez attira les colonisateurs, car il leur fallait être forts contre les agressions possibles. On est même allé jusqu'à avancer que ces colonisateurs firent d'Antibes le port de Cimiez. Nous avons exposé les raisons qui peuvent soulever un doute à ce sujet, mais une chose reste prouvée : l'importance de la vieille cité; grand nombre d'inscriptions l'ont révélée. Cimiez, devenue ville administrative et militaire, par conséquent ville officielle, avait des édiles, des décemvirs et des sévirs augustaux. Après la



Cimiez. — Ruines de l'amphithéâtre romain.

chute de l'Empire romain, elle ne put échapper aux Lombards, qui la détruisirent, et sa population vint demander asile à Nice.

De tous côtés, le sol est formé de ruines d'aqueducs, de temples, de palais, de thermes. Ces derniers laissent encore apercevoir plusieurs parties essentielles : dallages, revêtements, fragments de sculptures, tronçons de colonnes, amorces de canaux.

L'amphithéâtre existe toujours; il est relativement petit et doit remonter à l'origine de la construction de ces sortes d'édifices, car les matériaux qui le forment sont assez bruts. À la vérité, il est très dégradé, quoique fort reconnaissable. Enfoui sous plus de 5 mètres de terre, une route, par surcroît, le traverse et a jeté bas une portion de ses murailles; seule, la partie supérieure des arceaux est visible.

Il ne faut pas chercher ici les grandioses dispositions des arènes de Nîmes, d'Arles et de Fréjus ; l'amphithéâtre de Cimiez, *la Cure des Fées*, comme l'appellent lespaysans, est plus modeste ; mais, peut-être, son aspect si complètement abandonné, par suite si morne, prête mieux encore aux réflexions mélancoliques se rapportant aux drames sanglants qui ont pu s'y dérouler.



Cimiez. — Le cimetière.

Cette mélancolie, nous la ressentons profonde, au milieu du cimetière attenant à l'abbaye, et d'où la vue, après avoir erré sur plusieurs tombes fastueuses, se porte sur la vallée du *Paillon* et vers les montagnes.

La nature y sourit : les siècles ont passé, ajoutant toujours à sa beauté, mais l'homme ne peut rien fonder qui ne soit, comme lui, tributaire de la mort, et cependant il pousse la folie au point de rendre encore plus précaire sa fugitive existence !

Allons respirer sous les deux chênes verts, géants superbes, ombrageant la terrasse disposée devant l'église ; nous y trouverons une croix qui porte

l'effigie du séraphin de la vision de saint François d'Assise, patron des religieux habitant le couvent.

L'église, construite sur les fondations d'un temple païen, est entièrement peinte à fresque; elle possède aussi plusieurs bons tableaux, et, dans le cloître, une belle série de gravures sur bois mérite une visite attentive.

Pourtant, avouons-le, l'art ne lutte pas victorieusement, à Cimiez, contre



Cimiez. — Le couvent.

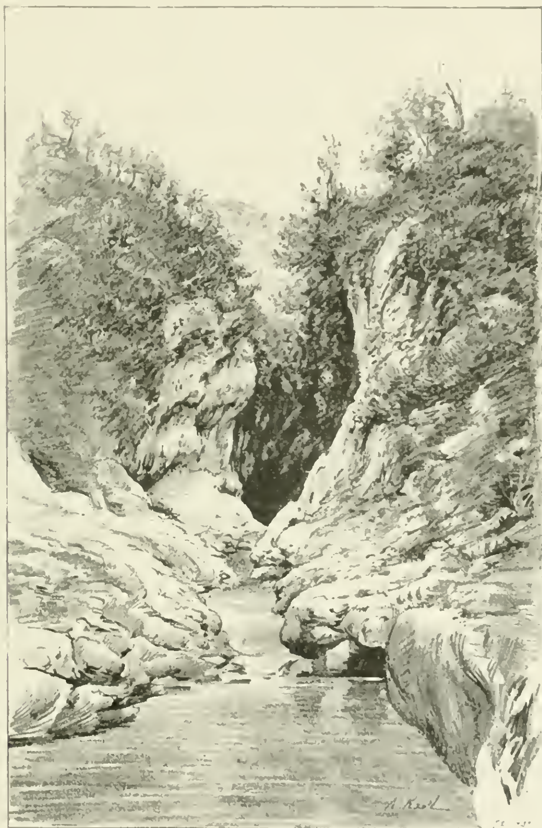
les merveilles que, de toute part, les montagnes, les torrents, les champs, les jardins, multiplient comme à l'envi.

Nous voudrions pouvoir aller visiter le vieux village de Falicon, bâti, comme Gassin, sur un roc absolument escarpé; mais par des sentiers de pâtres, à travers des ravins splendides, des bosquets d'oliviers, et en suivant pendant quelques minutes le cours de la *Garbe*, nous nous trouverons à Saint-André.

Le bourg ne mériterait pas que l'on s'y arrêtât, malgré la charmante

position de son ancien château, s'il ne possédait une grotte célèbre, qui, par bonheur, est conservée dans son état naturel.

La *Garbe* a raviné les roches calcaires, et plusieurs sources pétrifiantes ont achevé l'œuvre; elles ont dû, même, contribuer à solidifier l'arche sous



Aux environs de Nice. — Entrée de la grotte de Saint-André.

laquelle le torrent se précipite en bouillonnant, au milieu d'un entassement de blocs tourmentés et blanchâtres. Son cours, ici furieux, là paisible et comme lassé, reflète, dans une pénombre exquise, les rayons lumineux tombant par des fissures imperceptibles, ou entrant, plus vifs, par les deux extrémités de la voûte.

Le lit, ainsi frayé, s'aplanit, s'exhausse ou s'approfondit en détours sinueux. Les capillaires et autres plantes amies des rochers croissent sur les parois, d'où elles pendent en guirlandes gracieuses, mouillées par les gouttelettes épanchées des sources qui viennent se perdre dans le torrent.

Grâce à des planches disposées le long d'un côté de la grotte, on peut ne rien perdre de cet admirable spectacle, vraie féerie, où la lumière, l'eau, les roches, la verdure, se rencontrent dans un tout idéal.

Le sommet extérieur de la voûte n'est pas moins beau ; la route de Levens y a été ménagée, et en quelques instants on peut arriver devant le point où la *Garbe* va pénétrer dans le lit accidenté de la grotte. Les montagnes s'avancent l'une vers l'autre, laissant à peine un étroit passage : il semble que l'on va se trouver prisonnier entre leurs masses imposantes.

Partout de mignonnes cascatelles bondissent; partout une végétation formée de plantes élégantes et frêles tapisse les flancs rugueux des rochers; puis, dernière harmonie, le bruissement des sources rompt seul le silence reposant de la solitude enchantée.



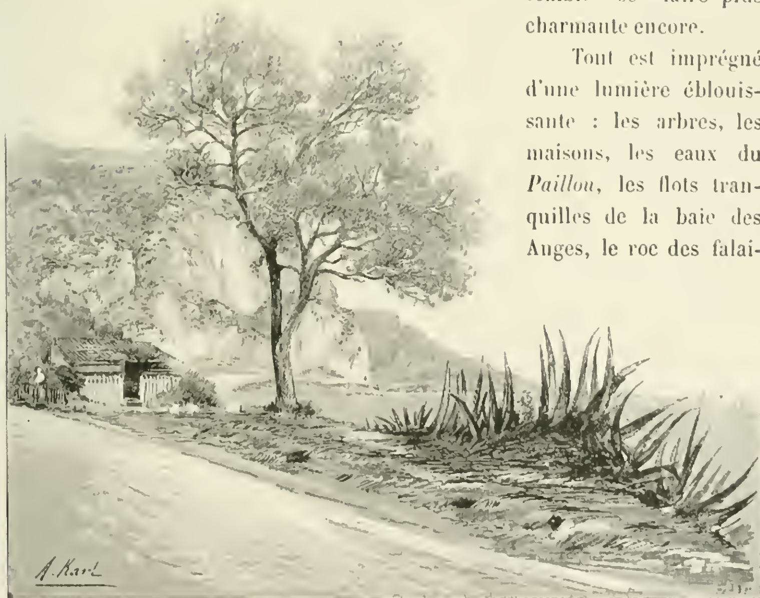
Près Nice. — Chapelle de Saint-Pons, au lieu où fut décapité le saint.

CHAPITRE XXXVIII

VILLEFRANCHE. — BEAULIEU

De nouveau, nous traversons Nice, pour continuer à longer le littoral. Sous un radieux soleil de printemps, qui se lève avec l'heure matinale, la ville semble se faire plus charmante encore.

Tout est imprégné d'une lumière éblouissante : les arbres, les maisons, les eaux du *Paillon*, les flots tranquilles de la baie des Anges, le roc des falai-



Sur la route de Nice à Monaco.

ses, le sable de la route montueuse, dont chaque détour nous place devant un paysage toujours de plus en plus superbe. Et, cependant, comme nous

devons entrer à *Villefranche*, annexe, avec les golfes Juan et d'Hyères, de la rade toulonnaise, nous ne nous engagerons donc pas immédiatement sur la route de l'ancienne *Corniche*. Nous disons bien l'*ancienne*, car une autre voie a été créée, il y a quelques années. Celle-ci suit le bord de la mer, tandis que l'autre monte à l'escalade des sommets des chaînes rocheuses, pour gagner les hauteurs d'Eza, de la Turbie, de Roquebrune, et aboutir à Gênes. Bientôt nous la suivrons également; mais, déjà, nous avons la sensation des paysages qu'elle nous réserve, en voyant se déployer les divers aspects de la *baie des Anges*.

Le mot trop prodigué de « féerie » serait ici bien à sa place, puisque chacun de ces aspects semble dépasser en beauté celui que l'on vient d'admirer. Aussi, les villas occupent-elles tous les points possibles de cette route. Quelques-unes, même, n'ont pas craint d'asseoir leurs fondations sur des éboulements de roches baignées par la mer.

La distance pourrait être décuplée qu'elle serait encore trouvée trop courte. Comment se flatter de n'avoir rien négligé de ces délicieux tableaux!

Villefranche doit son nom aux privilèges que lui accorda son fondateur, Charles II, comte de Provence et roi de Naples. Bâtie en 1295, elle eut franchise du commerce, et bientôt une population assez nombreuse s'y groupa. En même temps, les excellentes conditions nautiques de sa baie offrant au souverain la possibilité d'y créer une station militaire, elle prit une importance nouvelle, très vite appréciée.

Une fois devenus maîtres du pays, les ducs de Savoie, notamment, firent de Villefranche leur arsenal militaire maritime.

Grand homme de mer, Barberousse n'eut garde de négliger Villefranche, quand il fit le siège de Nice. Au reste, la petite ville devait, naturellement, suivre la fortune de sa puissante voisine. Comme elle, revenue à la France en 1792, lorsque le général de Montesquiou s'en empara, elle fut, en 1814, annexée au royaume de Sardaigne et faisait enfin retour à la France en 1860.

Villefranche présente un cachet oriental très accusé; on a plaisir à se promener au milieu de ses maisons badigeonnées en bleu, en rose, en vert, et munies de *moucharabiehs*, d'où l'on s'attendrait à voir apparaître le turban d'une belle musulmane. La petite ville se blottit moitié sur sa grève, moitié sur une colline dominée par un demi-cercle de montagnes. L'établissement de la voie ferrée a nécessité la construction de tunnels, au milieu d'énormes rochers dont les blocs semblent tout prêts à écraser la modeste gare de Villefranche.

Mais, si l'humble édifice est orienté de manière à devoir être une serre chaude, à température terriblement élevée en été, devant elle se déploie le golfe encaissé entre le *mont Boron* et la pointe allongée du *cap Ferrat*,

ligne de séparation de la baie de Villefranche et de la baie de Baulieu.

Très sûr, ouvert au sud, d'où les vents ne soufflent presque jamais, non seulement il reçoit nos plus grands vaisseaux, qui y viennent manœuvrer ou stationner, selon les besoins de l'escadre, mais encore des navires russes, anglais et américains la visitent souvent, circonstances qui mettent en joie la colonie élégante de Nice.

Le golfe ou rade de Villefranche est l'un des abris les plus appréciés de la Méditerranée entière et il se ramifie en diverses criques utilisées par les pêcheurs. Son port, proprement dit, ne reçoit également que des barques de pêche ou des petits bateaux de plaisance. Tout près, une darse a été ménagée. Ce



L'escadre de la Méditerranée en rade de Villefranche.

bassin, absolument abrité, offre une profondeur atteignant environ 7 mètres. Beaucoup de yachts célèbres y viennent chercher le calme dont il jouit. L'*Eros* et la *Namouna*, superbes vapeurs de 75 mètres de longueur, lui donnent la préférence sur les autres mouillages. L'*Alva*, yacht (à vapeur) de plaisance atteignant 90 mètres de longueur et jaugeant 800 tonneaux, y séjourne aussi[1].

D'ailleurs, les avantages de la darse sont si bien constatés, que les torpilleurs y sont mouillés lorsqu'ils arrivent dans ces parages.

Villefranche n'a plus, comme port militaire et comme cité, l'importance d'autrefois; mais elle conserve les installations de son arsenal et de son ancien bagne, utilisées pour les besoins de notre flotte. Si elle ne peut plus se dire l'un des premiers ports méditerranéens, elle concourt efficacement, du moins, à notre défense maritime, et ce rôle est assez glorieux pour qu'il suffise à son ambition légitime.

1. Le premier appartient à M. de Rothschild, le second à M. Gordon-Bennett, le troisième à M. Vanderbilt.

Nous l'avons dit, la rade de Villefranche est dentelée de plusieurs criques, parmi lesquelles nous trouvons *Passable*, située en face de la petite ville, sur le côté opposé du rivage. Il ne s'y rencontre qu'un modeste accostage, formé par une jetée en pierres, accessible seulement aux petits bateaux, mais la crique est toute charmante et vaut la traversée. La mer y est constamment calme, la tenue excellente, aussi comprend-on peu que ce mouillage ait reçu l'étrange nom de Passable et soit à peu près délaissé. Les Anciens devaient en agir autrement, car des débris ont été retrouvés en grand nombre : tombeaux, lampes sépulcrales, armes, monnaies. Ces débris, ainsi que la beauté du pays, ont fait supposer que là se trouvait la ville d'*Olivula*, supposition justifiée par la présence de magnifiques oliviers, rencontrés de tous côtés.

Le large promontoire où nous avons abordé se découpe, lui aussi, en baies gracieuses, et les oliviers énormes lui font un admirable manteau de feuillage. Bientôt, nous voyons se dessiner la jolie rade de Saint-Hospice et nous entrons à Saint-Jean, village de pêcheurs, pourvu d'un port très sûr, car il est abrité de tous côtés par des montagnes et des collines : il peut recevoir des navires exigeant jusqu'à $4^{m},50$ de tirant d'eau.

On y venait fréquemment jadis chercher un refuge, mais, depuis la création du port de Menton, il est négligé. C'est surtout un port de pêche, le commerce y est à peu près nul et n'y prendra jamais de développements.

La *Statistique des Pêches maritimes*, du Ministère de la Marine, constate, fréquemment, de mauvaises saisons pour les pêcheurs du pays et la diminution des espèces de poissons sédentaires; nous avons dit, sur ce sujet, toute notre pensée, nous n'y reviendrons donc pas; mais nous souhaitons voir organiser une meilleure entente du travail, afin que notre littoral ne devienne pas absolument improductif, ce qui est trop à redouter.

On visite Saint-Jean, non seulement pour sa belle position, mais pour les souvenirs historiques qu'il rappelle. Les chevaliers de l'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem y résidèrent, après avoir dû quitter l'île de Rhodes, et fortifièrent le promontoire de Saint-Hospice. Le duc de Savoie, Emmanuel-Philibert, apprécia beaucoup la possibilité d'y créer une défense militaire importante et il y fit bâtir une forteresse. Le bon prince eut bientôt l'occasion de juger de l'opportunité de cette création, car, venant un jour en surveiller les travaux, des Sarrasins se jetèrent sur lui et peu s'en fallut qu'ils ne l'emmenassent prisonnier!

C'était, pour les pirates, continuer une longue série de méfaits, puisque, si les traditions locales affirment qu'un saint ermite, du nom d'*Hospice*, avait été le patron de la contrée où s'écoula son existence, elles affirment aussi que les Sarrasins avaient établi, sur le promontoire, un *rebath* ou *fraxinet*, devenu



VILLEFRANCHE. — LA RADE

pendant longtemps leur repaire. Après s'être illustré dans la croisade contre ces écumeurs de la Méditerranée, Gibelin Grimaldi chassa les forbans de Saint-Hospice et protégea efficacement la contrée, qui, de par ses fortifications mêmes, fut souvent le théâtre d'opérations militaires. Au dix-huitième siècle, le duc de Berwick démantela la vieille forteresse; et, maintenant, des ruines, avec une tour, des portions de remparts et une chapelle, sont ce qui reste de la position disputée avec tant d'acharnement!!

La nature s'est chargée d'encadrer ces débris dans un radieux paysage, où paraissent, tour à tour, les derniers et splendides sommets des Alpes Maritimes et les premières cimes des montagnes de l'Italie, sombres aux confins de la mer brillante d'azur, sous le bleu attiédi du ciel.



Villefranche. — La rue obscure.

Plions notre marche aux détours du promontoire. Voici un nouveau petit débarcadère pour les barques de pêche : Pierre-Fourmi, baie gracieuse, gisant entre Saint-Jean et Beaulieu. Ce n'est pas de ce dernier bourg que l'on trouvera le nom en désaccord flagrant avec l'impression qu'il produit. Jamais, au contraire, appellation n'a été mieux justifiée. Occupant la base d'un arc-de-cercle étendu, fermé par de hautes montagnes, Beaulieu s'étage sur un plan incliné et vient poser ses dernières habitations jusque sur le sable de sa plage, où toutes les nuances de verdure, toutes les floraisons indigènes et tropicales font cortège à la magnificence de la mer.

Merveilleuse de transparence, cette eau bleue glisse à peine sur les cailloux nuancés qu'elle laisse entrevoir, par de grandes profondeurs, couchés sur des algues de formes pittoresques. Le port, où deux petites jetées, croisées à angle droit, ne permettent l'accostage qu'à des bateaux pêcheurs et à des yachts légers, le port, lui-même, ne trouble pas la limpidité des flots.

Et devant le regard, quelles bornes à l'horizon scintillant de lumière! Le « Vieux Rocher » de Monaco, le col de la Turbie, supportant les derniers vestiges du trophée d'Auguste, puis l'entassement des roches au milieu desquelles se cache un antique refuge sarrasin.

Tout auprès de soi, les splendeurs de la plaine et de la montagne. On

marche entre des haies de rosiers et de géraniums aux proportions jusqu'ici inconnues; les arbres fruitiers prennent des apparences de géants du règne végétal et, cependant, sont bien modestes, si on les compare aux oliviers rencontrés à chaque pas.

Que deviendraient-ils, eux, les pauvres oliviers tordus par le mistral, blancs de poussière, chétifs, car le sol y est ingrat, que deviendraient-ils ces nains de la vallée du Rhône, dont l'aspect éveille, en vérité, une pensée de pitié!

Les végétaux n'ont-ils pas une façon de pleurer leur détresse?

A Beaulieu, l'olivier est roi; son fût noueux, énorme, s'élance majestueux; ses branches vigoureuses sont autant d'arbres sur l'arbre producteur; et son feuillage, légèrement glauque, se nuance de splendides reflets d'émeraude.

A Beaulieu, l'olivier n'est plus seulement un arbre utile, c'est un arbre ayant recouvré sa primitive beauté, un arbre deux fois précieux, puisqu'il réunit en lui la bonté et la grâce.

A leur tour, les montagnes éblouissent le regard. Couvertes de verdure jusqu'aux deux tiers de leur sommet, elles deviennent ensuite subitement arides, crevassées et vivement teintées de nuances diverses; puis, à leur cime, quelques pins trouvent moyen de végéter. Mais, où leur splendeur devient incomparable, c'est à la *Petite Afrique*, brèche rocheuse, à parois toutes droites, colorées en rouge fauve, en sillons grisâtres, en traînées noires, en bandes blanches, pointillées d'or.

Quel volcan les a brusquement dressées en murailles, réverbérant d'une manière si complète la chaleur solaire qu'elles semblent prêtes à vomir de longues flammes!

Soudain, le flanc de la montagne se creuse d'une blessure profonde, et une arche naturelle, gracieux portique appuyé, par un côté, sur le fond de la mer, livre passage au chemin de la Corniche nouvelle, tracé jusqu'à la frontière d'Italie.

Maintenant, mêlé à ce poème de pierre, tout l'imprévu de la flore orientale : palmiers, dattiers, fougères, agaves, aloès, câpriers, yuccas, bananiers, lataniers, ficoïdes, citronniers, orangers, permettant à des tapis de violettes, à des champs de roses de s'épanouir!

Elles ne sont pas épuisées, les merveilles qui nous attendent avant d'être arrivés sur notre frontière. Mais, nulle part, nous n'avons contemplé et nous ne rencontrerons un tableau alliant plus de richesse de tons à plus de grâce, plus d'imprévu de couleurs, de majesté sereine, de poésie inoubliable, empruntant son charme triomphant à l'impérissable beauté dont Dieu voulut le revêtir.

CHAPITRE XXXIX

EZA. — LAGHET. — LA TURBIE

Il a fallu poursuivre le chemin, puisque nous n'avons pas le droit de prolonger, à notre choix, les haltes délicieuses. Cependant si, cette fois, l'étape doit être rude, combien de surprises ne nous garde-t-elle pas!

Nous sommes engagés dans un sentier, en admettant que l'on puisse appeler ainsi une ligne indistincte, serpentant au milieu de blocs de rochers, de cystes, de lentisques, de jeunes pins, de cultures où l'olivier et le chêne-liège tiennent le plus de place possible.

Le sentier, car peut-être, malgré tout, sentier il y a, fait les plus capricieux détours, montant, plongeant, se repliant, se tordant de façon inattendue.

Nous venions de gagner un grand « bout » de chemin, et voilà qu'il nous faut le perdre pour essayer de le regagner encore. Dans ces interminables lacets, les amorces qui les relient sont parfois extrêmement dangereuses : un petit torrent, très encaissé et très bien pourvu de pointes aigües, longeant les pentes, ou bien l'escarpement surplombant le rivage marin.

Quelques blocs amoncelés forment une sorte de séries de gradins glissants, car, en outre du poli de la pierre, ils sont encombrés des aiguilles résineuses arrachées aux pins par le vent.

Nous montons depuis près d'une heure et le village se dérobe toujours. Il se dérobe même si bien que nous voici arrêtés devant une muraille rocheuse droite, lisse, où nul passage, nul moyen d'accès n'est pratiqué. N'avons-nous pas été trompés? L'ancienne forteresse sarrasine ne doit pas s'élever dans ce désert, où le pied humain rencontre à peine l'espace qui lui permettra de se poser, incertain.

Et, cependant, sur le ciel, des silhouettes de maisons deviennent accusées. Un effort! Ou, plutôt, un peu d'adresse permettra de contourner l'obstacle formidable. C'est fait! De nouveau nous descendons, puis nous remontons, pour redescendre. Enfin, un sentier excessivement rapide, mais très reconnaissable, nous conduit devant une première voûte.

Retournons-nous pour voir le chemin parcouru. La mer et la côte ont élargi leurs bornes; le spectacle bientôt sera indescriptible; à notre gauche, les murailles d'un fort nouveau : le pays est bien gardé, lui qui, déjà, se défend si jalousement derrière son bouclier de montagnes!

Franchissons une seconde voûte; une rue en gradins nous conduira à l'église, très simple. Redescendons de cette esplanade ou contournons le village : de nouvelles voûtes rachètent les pentes et en relient les diverses parties. A présent, nous atteignons les degrés fantastiques menant à la base d'un dernier amoncellement de roches, qu'il faut escalader pour visiter les ruines de la citadelle, tour à tour païenne, maure, chrétienne.

Éza a été tout cela[1]. Planant de plus de 500 mètres sur la mer, la montagne, presque inaccessible, aurait reçu les Phéniciens, ensuite les Phocéens et les Romains.

Des inscriptions prouvent la présence de ces derniers. La tournure du nom du pauvre bourg a porté à croire qu'il avait été honoré par la construction d'un temple dédié à Isis.

Les célèbres mystères du culte de la déesse égyptienne ne pouvaient rencontrer un cadre plus propice pour imprimer une salutaire terreur dans l'âme des néophytes.

Les siècles passèrent et les bandes mauresques cherchèrent à établir leur domination sur le littoral provençal. La Garde-Freinet avait conquis une grande renommée; Éza, vraiment, en méritait au moins une semblable. Le futur bourg, pris et aménagé, revêtit la physionomie orientale qu'il a conservée. Quant aux maisons, aux rues, aux constructions militaires, on n'eut pas besoin de chercher à grands frais les matériaux nécessaires : le roc suffisait à tout. Il se présente de tous côtés, faisant corps avec le travail humain et ne laissant d'autre moyen d'accès que la volonté des défenseurs du repaire.

Néanmoins elle fut prise, la forteresse invincible, au temps où la Provence fut délivrée de ses oppresseurs, mais la trahison dut préparer sa perte. Ruinée, ses fondations reçurent un château, construit selon les règles de l'art militaire

1. L'orthographe administrative est *Eze*, mais cette orthographe est uniquement basée sur la prononciation. Eza, le nom ancien, est d'ailleurs plus euphonique, et cette seule raison nous l'aurait fait adopter.

chrétien, et les habitants purent croire qu'ils en avaient à jamais fini avec les combats sanglants.

Ils se trompaient. Lorsque Barberousse vint mettre le siège devant Nice, la résolution de venger la honte infligée au Croissant ne le quitta pas. Ne pouvant abandonner son poste de commandement, il fit choix de ses plus résolus bandits et leur donna l'ordre de détruire le château d'Éza.



Éza. — Aspect général. — Le torrent.

Jamais ordre ne souleva plus d'enthousiasme et ne mit au cœur des soldats un courage plus indomptable. Rien ne put résister à l'effort des fanatiques; un homme tombé sous les coups des assiégés était remplacé aussitôt, sans que l'élan donné diminuât. Tous les obstacles furent surmontés: les sentiers coupés, les blocs de roches croulants, les arbres abattus n'interrompirent pas la marche en avant, et les portes du village, non plus que celles de la forteresse, ne purent tenir sous les coups furieux.

Ainsi que nous pouvions constater, il y a deux ans, les traces, visibles

encore, du dernier siège soutenu par Fontarabie[1], ainsi, dans le bourg d'Éza, nous serait-il presque possible de compter les coups frappés sur les murailles de la forteresse. La ruine y règne implacable, mais le spectacle qu'elle offre est saisissant, et une visite des ruelles formant l'ensemble du bourg y ajoute encore une note étrange.

Le chemin à demi couvert, établi dans plusieurs de ces ruelles, semble devoir nous conduire vers quelque souterrain, tellement il s'enfonce dans le sol. Des arceaux paraissent de tous côtés maintenir l'assise des maisons; ils regardent la façade donnant sur le bourg; quant à la plus grande partie des façades extérieures, elles se profilent sur l'abîme des vallées, car la montagne est escarpée à pic, nous le savons bien, maintenant!

Pour parvenir au château, il faut franchir d'énormes marches de granit rouge, que le mistral ne rend pas très hospitalières; mais, aussi, la récompense est grande. Les ruines font corps avec le rocher, et deux ou trois aiguilles granitiques le dominent encore! Portes, voûtes, fenêtres, créneaux, remparts démantelés ont pris une nuance rougeâtre et dorée, harmonisée par le soleil, ce grand peintre, avec le vert des arbres résineux, avec le bleu foncé de la mer.

Comment donner même une vision affaiblie du paysage sublime!

Le littoral entier des Alpes Maritimes se déploie dans sa grâce sans seconde. Chaque sommet, chaque baie, chaque promontoire, jusque par delà les montagnes de Monaco et celles de la frontière d'Italie, arrête les yeux et finit par ne plus leur permettre de distinguer qu'une brume d'azur, parsemée de pointes de rubis; ces pointes sont les roches de l'Estérel et les roches d'Éza.

Mais on visite peu la pauvre bourgade : les difficultés d'accès en éloignent, car, soit que l'on arrive par la route de la Vieille-Corniche, beaucoup moins rude, cependant, soit que l'on monte par le sentier commençant à la plage, il faut s'attendre à une véritable fatigue. Et ce n'est pas la moindre surprise du chemin que de voir les jeunes montagnardes ou de petits enfants s'engager dans ces défilés, les premières portant de lourdes charges, les seconds jouant avec un abandon qui fait trembler pour leur vie.

On finit par se demander comment une position offrant de si grands inconvénients peut encore être habitée : Éza, pourtant, ne compte guère moins de six cents habitants!

Oui, mais quel philosophe dira l'impression souveraine exercée par un semblable horizon! Il a coûté en efforts, il a fallu le conquérir, mais il donne

1. Voir volume, *côtes Gasconnes*.

la sensation profonde de l'infini, de la liberté absolue, rendue plus reposante encore par la poésie de la solitude.

Voilà le charme enchaînant inconsciemment le cœur, la vision toujours recherchée avec ardeur, car pendant un moment, un seul moment, mais si cher! elle a fait ressentir, en sa plénitude, la pénétrante douceur de se trouver face à face avec la puissance de Dieu, prodigue créatrice de ces merveilles.

Les montagnes se font de plus en plus hautes et imposantes. La barrière



Éza. — Autre aspect.

des Alpes se dresse devant nous; nous allons nous engager dans le seul passage qui, primitivement, permettait les relations entre les peuples de la Gaule et ceux de l'Italie.

Pour nous rendre d'Éza à La Turbie, point d'intersection des extrémités de passage, il nous faut remonter, à travers roces, le sentier conduisant sur la route de la Vieille-Corniche.

Que de fois nous nous retournerons pour admirer encore Éza, qui, maintenant, abaisse vers la mer ses ruines orgueilleuses et regarde mélancoliquement Beaulieu, son ancien port, Beaulieu dont, peut-être, le nom romain fut *Anao* ou *Avisio*[1].

1. L'Itinéraire d'Antonin porte ces deux noms, mais on est loin de s'accorder sur la position exacte à leur donner.

Éza, en effet, eût pu se trouver séquestré du monde, s'il n'avait pas eu ce débouché sur la Méditerranée, car les défilés des montagnes étaient loin de lui et moins praticables qu'ils ne le sont de nos jours. C'est, même, la proximité de la mer qui confirme la tradition du séjour des Sarrasins dans le pauvre bourg. Ils y entassaient les trésors arrachés aux populations ou ils en faisaient un repaire pour y préparer leurs funestes incursions, c'est chose indifférente à l'heure actuelle. Seulement, nous constatons que la route maritime leur appartenait : donc les exigences militaires trouvaient satisfaction.

A force de marcher, nous avons pris pied sur la route de la Corniche, chemin merveilleux, tracé au milieu de merveilles, par la volonté de Napoléon Ier qui, ainsi, relia Gènes à Nice, en donnant aux deux villes une communication facile.

Déjà, nous apercevons des maisons groupées sur le flanc d'une montagne; mais nous nous détournons pour quelques minutes. LAGHET, au monastère célèbre, est situé dans un vallon que visitent annuellement des milliers de pèlerins venus d'Italie ou de France. Le Midi entier vénère Notre-Dame-de-Laghet[1]; à défaut de la chapelle, on voudrait encore admirer cette vallée sauvage, divisée en plusieurs plateaux et au fond de laquelle un ruisseau court avec rapidité, dès la moindre pluie.

Le paysage est sévère : les montagnes, arides vers leur sommet, se couvrent sur leurs flancs de cultures, où la vigne et l'olivier se combinent avec le blé et des arbres fruitiers. Au printemps, c'est une joie de voir, dans l'ensemble un peu sombre de la campagne encaissée, les fleurs roses de l'amandier épanouies sous le premier rayon de soleil.

Notre-Dame-de-Laghet n'est pas dépourvue de souvenirs historiques. Le duc de Savoie, Victor-Amédée, y vint en 1689. Un siècle et demi plus tard, son descendant, Charles-Albert, y venait aussi, mais en fugitif, en vaincu : Novare avait brisé sa couronne.

Dans le vallon sauvage de Laghet, le monarque malheureux trouva la paix de l'âme. Il s'agenouilla devant la madone qu'il vénérait, et, grandi par le malheur, il sut trouver des accents touchants pour pardonner à tous ses ennemis. Une plaque commémorative garde le souvenir des paroles magnanimes de Charles-Albert.

L'église est ornée de centaines d'ex-voto; mais, d'ailleurs, elle n'a aucun

1. On écrit aussi *Laguet*, mais pour se conformer à la prononciation.



NOTRE-DAME-DE-LAGHET

mérite architectural. Sa plus grande beauté est d'occuper, à mi-côte, au-dessus du ruisseau, un petit plateau couvert de jardins, contraste charmant avec l'aspect noirâtre des pentes rocheuses.

Nous savons que, jadis, un usage, consacré par le temps, rendait libre pendant trois jours aux pèlerins français la route de Laghet, comme, pour les pèlerins italiens, était ouverte la route de la chapelle de l'ermitage d'Antibes.



La montagne dite : *la Tête-de-Chien.*

L'affluence est toujours considérable et, à certaines époques, le vallon, solitude propre aux plus mélancoliques pensées, retentit du bruit de foules exubérantes.

Revenons sur la route de la Corniche, au point où des pans de murailles écroulées nous disposent à la vue des ruines dont s'honore La Turbie, et qui ont contribué à rendre son nom célèbre.

Des hauteurs où plane la route, le bourg paraît être assis sur un monticule dont il suit la partie déclive, fortement accusée.

A cette distance, le dôme de l'église couronne fort bien les habitations, et le paysage emprunte un aspect riant à la pureté du ciel, au contraste des montagnes presque nues avec les cultures soigneusement établies partout où le travail humain a cru trouver une chance rémunératrice.

Avançons un peu sur notre droite pour atteindre le sommet du pittoresque rocher, connu sous le nom de *la Tête-de-Chien*, qui se dresse tout abrupt, tout droit, à près de 700 mètres du fond d'un abîme, où le regard plonge comme pris de vertige[1].

1. Un fort a été bâti sur la *Tête-de-Chien*.

L'horizon découvert ne se peut décrire. De tous côtés, les cimes escaladent le ciel; souvent même la chaîne grise des Maures et le massif rougeâtre de l'Estérel se voient, très distincts, dans les profondeurs de l'ouest, humbles, mais pittoresques, devant les couronnes de neige des Alpes et les crêtes dentelées des Apennins, formant la limite orientale de l'immense demi-cercle entrevu.

Tout le relief de la côte se dessine, encadré par le riche azur de la mer sur lequel, aux jours clairs d'été, tranchent les premiers rivages et les montagnes de la Corse.

Ce sont des tableaux devant lesquels l'admiration n'a plus la faculté de s'exprimer, nul mot ne pouvant rendre une aussi complète splendeur.

Nous avons marché lentement pour ne rien perdre des moindres détails du paysage, mais nous sommes, néanmoins, bientôt arrivés à l'entrée du bourg. Remarquons-en la position. Du côté de la mer, il devait, aux temps anciens, être à peu de chose près inaccessible.

Mais, du côté de la terre, il rayonnait, par les défilés montagneux, vers la Gaule et vers l'Italie. Les Romains eurent donc un grand intérêt à s'assurer de cette route, la seule alors praticable.

La tradition et la légende, étroitement mêlées, veulent placer sur le sol que nous foulons le lieu d'un combat suprême où tombèrent vaincus les derniers défenseurs de la liberté des Ligures.

Il est plus vraisemblable que le combat eut un autre théâtre, car la place manquait pour déployer deux armées. Toutefois, comme il y avait avantage, pour le vainqueur, à frapper l'imagination du vaincu, surtout, comme il fallait garder avec soin les moyens terrestres de retour, l'érection d'un trophée, confié à la garde de quelques légionnaires, fut décidée.

Plusieurs historiens ont avancé que le monument avait été élevé en l'honneur de Jules César; mais l'opinion générale lui a toujours donné le nom de *Tour d'Auguste* et les fragments d'inscriptions retrouvés ne permettent plus d'en douter.

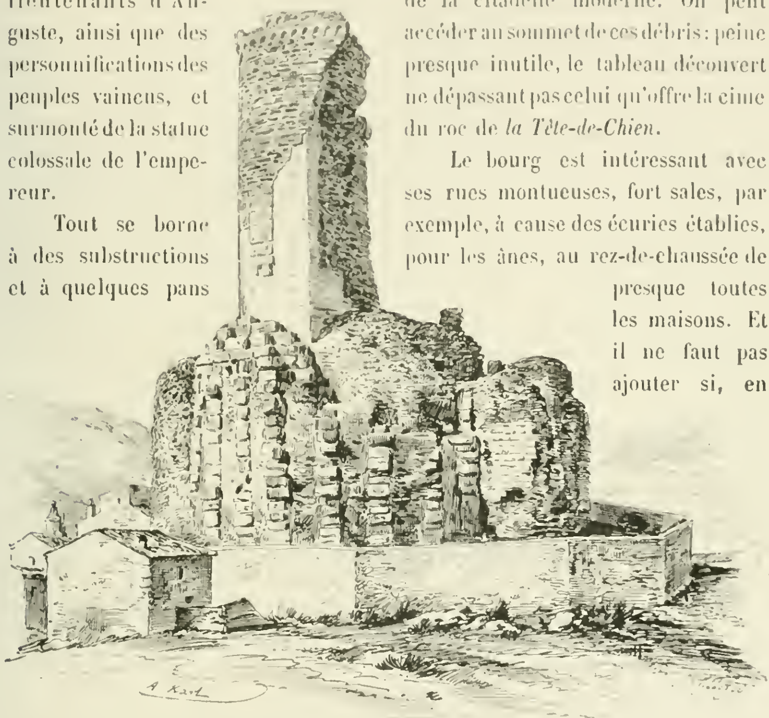
Des débris du trophée pourraient être revendiqués un peu partout dans le pays. Sa destruction commença avec le passage des Barbares, se ruant à la curée de l'Empire romain; après eux, vinrent les Sarrasins; et le magnifique témoignage de la gloire du « divin » Auguste ne fut plus qu'une carrière de matériaux, que le bourg, les villages et les hameaux voisins mirent sans scrupule au pillage. Quant aux marbres dont il était revêtu, on les dispersa : à Nice, à Monaco, à Gênes. Enfin, dernier malheur, le maréchal de Berwick crut devoir faire

sauter (1706) une forteresse que l'on avait construite au milieu des débris du monument.

Car il ne faut pas s'attendre à retrouver même le squelette du superbe massif quadrangulaire, entouré de colonnes doriques, orné des statues des lieutenants d'Auguste, ainsi que des personnifications des peuples vaincus, et surmonté de la statue colossale de l'empereur.

Tout se borne à des substructions et à quelques pans de la citadelle moderne. On peut accéder au sommet de ces débris : peine presque inutile, le tableau découvert ne dépassant pas celui qu'offre la cime du roc de *la Tête-de-Chien*.

Le bourg est intéressant avec ses rues montueuses, fort sales, par exemple, à cause des écuries établies, pour les ânes, au rez-de-chaussée de presque toutes les maisons. Et il ne faut pas ajouter si, en dehors de leurs inconvénients inévitables, ces écuries sont bien peu soignées!



La Turbie. — Le trophée d'Auguste.

Une porte, autrefois fortifiée, est assez jolie; plusieurs autres, d'aspect féodal, et une dernière, dans le style du seizième siècle, attirent le regard.

L'église, grande, bien tenue, est d'aspect monumental, sans, d'ailleurs, avoir rien de remarquable, sinon la magnifique pierre du pays qui a servi à la bâtir.

Les Romains n'avaient pas été obligés de faire venir à grands frais la pierre destinée au Trophée d'Auguste. Une carrière voisine leur en fournit; cette pierre est d'un beau grain, très fin et d'une charmante nuance grise,

tirant sur le clair, qui prend, par le poli, beaucoup de l'éclat du marbre.

Mais la merveille de La Turbie, c'est la possibilité de réunir, presque dans un seul regard, le panorama sublime embrassant les montagnes et la Méditerranée.

Un parapet, terminant une promenade plantée, surplombe la mer. Monaco, sur son rocher, semble s'effondrer au milieu de ces profondeurs bleues. Les constructions demi-orientales et les jardins de Monte-Carlo flottent au milieu de la brume étincelante, pendant que le *Mont Agel* et la *Tête-de-Chien* dessinent nettement leur profil bizarre sur le ciel et que, ruinée, mais parlant des grandeurs évanouies, les restes de la forteresse, bâtie sur les débris de la Tour d'Auguste[1], nous apprennent une fois de plus la caducité finale et irrémédiable des œuvres de l'homme.

1. « Le nom du village en rappelle le souvenir (du trophée). Les Grecs, en effet, dont la langue dominait sur ce littoral, à l'origine de notre ère, l'appelaient *Tropaïa Sebastou*, d'où par corruption on a fait successivement *Torpea*, *Torpia*, *Torbia* et, finalement, *Turbie*. » M. Lenthéric, *la Provence maritime*. On a aussi proposé l'étymologie, très rationnelle, de *turris via* (tour de la voie), car la *voie Julia* passait ici.



Coucher du soleil.

CHAPITRE XL

ROQUEBRUNE. — MENTON. — LA FRONTIÈRE FRANCO-ITALIENNE

Nous voici une fois encore revenus sur la route de la Corniche, le chemin le plus agréable quand on veut aborder Roquebrune, bourg dont les maisons, depuis longtemps visibles, semblent rouler sur un terrible escarpement. C'est aussi une bonne partie du chemin faite, si nous voulons gravir le *Mont Agel*, surnommé le *Righi* du littoral, et d'où les splendeurs de la contrée se découvrent sur une immense étendue.

Mais, autour de la fontaine coulant à deux pas de l'entrée de La Turbie, un rassemblement s'est formé. Il se compose de femmes, de jeunes gens, de vieillards, tous occupés à charger des ânes, soit de pommes de pins, soit de cruches de lait, soit encore de paquets de tresses de paille qui, probablement, se changeront en chapeaux.

Puis, tout ce monde riant, jasant, s'interpellant, prend la direction d'un sentier que nous n'avions pas remarqué.

« Où conduit-il? demandons-nous. — A Monaco. »

La scène est si pittoresque, elle se présente sous des couleurs si gaies, malgré l'absence de costumes ou originaux ou gracieux, que nous n'hésitons pas à suivre les villageois.

Le sentier où nous marchons côtoie, à gauche, un petit torrent que nous retrouverons, débouchant dans le port monégasque. Il coule, d'abord, sur des blocs rocheux, puis va tomber dans un ravin, qui ne tarde pas à se faire sombre et profond.

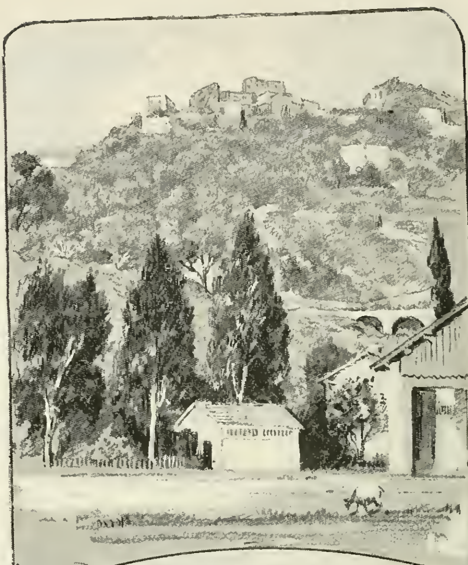
Aussi, en plusieurs points, des parapets sont établis et rendent de vrais

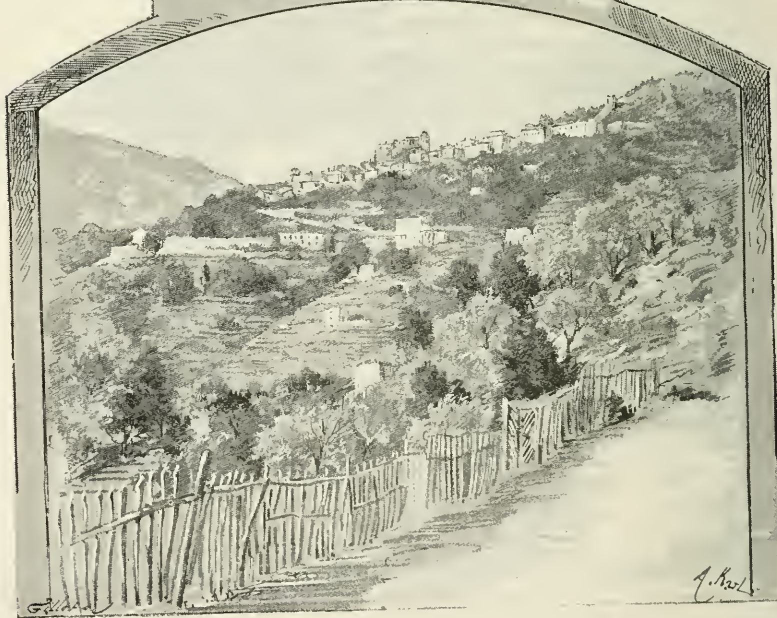
services, car le côté opposé n'est autre que la montagne elle-même, où la main ne trouve pas la moindre saillie pour se retenir.

Un pavage, peut-être bon jadis, aujourd'hui assez défectueux, est établi sur la presque totalité du chemin, qui, naturellement, serpente en zigzags rachetant la déclivité rapide du sol.

Mais que sont ces difficultés quand on arrive d'Eza!!

Nous rencontrons des maisons iso-





Roquebrune. — 1. Vue prise de la gare. — 2. Vue prise de la route de Menton.

lées et de belles cultures disposées en terrasses. L'olivier, les arbres fruitiers, le blé, la vigne les occupent. Les vignobles, malheureusement, n'ont pas été épargnés plus qu'ailleurs et les récoltes ont de beaucoup diminué.

Les cavalcades à dos d'ânes suivent leur route sans broncher. Un moyen original de diriger les animaux consiste à leur saisir la queue et à la tirer, soit à droite, soit à gauche, pour leur indiquer le côté vers lequel ils doivent marcher. Les pauvres bêtes ne semblent pas goûter outre mesure ce mode primitif de commandement, et protestent par le long cri discordant de leur race, que répercutent, en un écho formidable, les parois des rocs.



Roquebrune. — Une rue.

Plus d'une fois, nous avons croisé des paysans, revenant déjà de Monaco. Quelques-uns ont enfourché leur baudet ; mais, généralement, ils marchent, bravant la fatigue, et échangent un mot amical avec leurs voisins, moins matineux.

Ces rencontres augmentent la gaieté de notre caravane ; mais, aussi, nous font regretter que les parapets protecteurs ne se prolongent pas sur le parcours entier. A peine si ces bonnes gens ont l'air de se douter qu'un véritable abîme est ouvert près de nous.

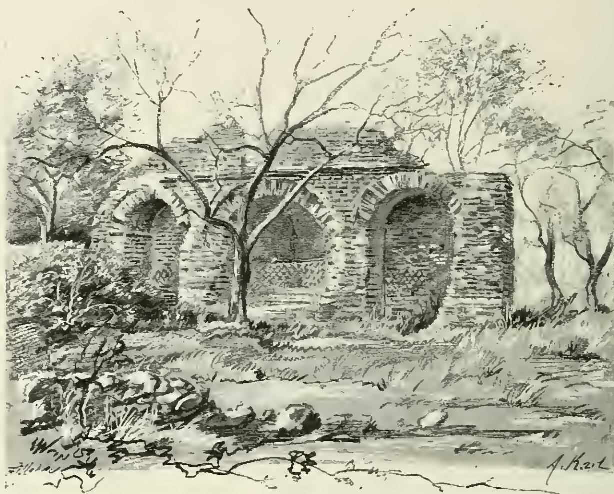
Une chose à remarquer, c'est le pas rythmé de ces montagnards. Ils n'ont aucunement l'air de se hâter et, en peu de minutes, ils ont fait un chemin énorme.

Maintenant, de délicieuses échappées de vue se présentent. Monaco émerge des flots; au loin, entre les arbres, chatoient toujours le bleu de la mer et le

bleu du ciel; sur ce fond, d'une vivacité douce, passe et repasse la silhouette de notre caravane.

Cependant nous sommes arrivés à l'extrémité du chemin des Moneghetti, sur le territoire de la Principauté monégasque. Mais nous nous en détournerons, car, enfin, Monaco est un ÉTAT INDÉPENDANT; par conséquent, cet État a droit à une étude distincte et ne peut être regardé comme une simple enclave.

Terminons donc notre pèlerinage sur le littoral français, et, pour échapper

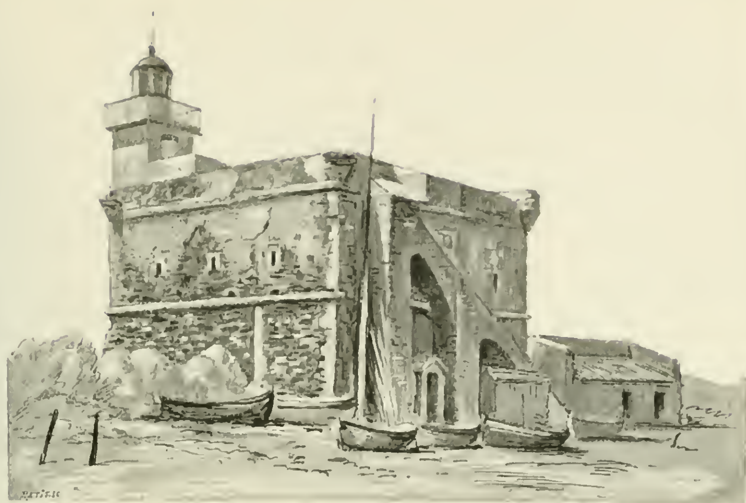


Cap Martin. — Ruines d'un temple romain.

à la séduction de ce paysage enchanteur, courons vite à la gare du chemin de fer pour nous rendre à ROQUEBRUNE, notre avant-dernière étape.

Un peu partout, nous entendons l'eau bruire sur le chemin, disposé en gradins pavés, qui nous mène à cet original petit bourg, construit, nous devrions plutôt dire ÉBOULÉ, au milieu de roches de toutes formes, de toutes dimensions, dont beaucoup sont trouées par de larges cavernes inaccessibles. On se demande comment Roquebrune peut exister, surtout après les secousses violentes du tremblement de terre de 1887! Ces secousses, pourtant, y furent à peine sensibles, ce qui donnerait raison à la théorie nouvelle représentant la proximité des cavernes comme un gage de protection pour les centres habités.

Les courbes de la route laissent croire, à chaque instant, que ces maisons,





MENTON. — LE BASTION. — LE RIVAGE

si complètement penchées sur le ravin profond, vont s'écrouler avec la première rafale un peu violente.

Mais Roquebrune est tranquille. Si un géant dort au creux de sa montagne et, parfois, dans son sommeil, s'agite violemment, toujours une fée protectrice préviendra le malheur irrémédiable. D'abord, un bosquet de citronniers



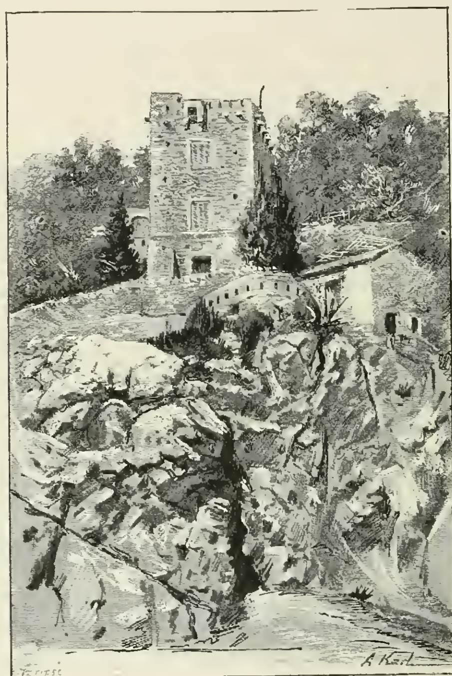
Près Menton. — Au bord d'un torrent.

soutiendra le village; ensuite une simple touffe de genêts sera la barrière efficace! Telle est la légende.

Volontiers, nous l'écoutons pendant l'ascension de la montagne, ascension longue en fait (quoique très inférieure à celle de La Turbie), mais qui paraît courte, l'horizon gagnant en beauté à chaque contour du chemin. Non seulement la mer est superbe de couleur et le rivage se recourbe en lignes harmonieuses, mais le ravin côtoyé nous présente une succession de cultures

soignées, de jardins où le citronnier domine, où l'oranger, ainsi que le palmier, prospèrent à miracle.

Le citronnier est le véritable thermomètre indiquant la température moyenne d'un pays, car il meurt dès que le froid atteint trois degrés, près de l'oranger, résistant fort bien à cette première attaque glaciale.



Environs de Menton. — La tour de Grimaldi.

Des murailles enserrent maintenant la route, nous approchons du bourg. Il a un peu du premier aspect de La Turbie.

Voûtes, rues en pentes escarpées et en gradins, écuries à baudets, ménagées au rez-de-chaussée de la plupart des maisons : Les ânes ou les mulets pouvant, seuls, porter les fardeaux, par ces routes fantastiques, mais le premier de ces animaux étant d'un entretien moins dispendieux que l'autre, obtient la préférence des villageois.

Rien ne provoque une attention soutenue, sinon l'activité de la population, occupée à tresser la paille pour des chapeaux, à tirer parti de la

soie de ses magnaneries et de l'huile de ses oliviers. On l'a représentée comme « plus laborieuse que l'abeille et plus économe que la fourmi ». L'éloge est complet et mérité.

L'église, bâtie en 1776 (nous apprend une mosaïque de cailloux placée



Menton. — Une rue.

devant le portail), possède une statue de Christ qui, chaque année, le 5 août, joue un rôle triomphant dans une procession célèbre, destinée à représenter la Passion. De véritables abus ayant signalé cette fête, le clergé fait tout son possible pour qu'elle tombe en désuétude.

Au point culminant des roches de Roquebrune, se trouvent les ruines du château, tour à tour possession des Lascaris et des Grimaldi. Le château appartenait à cette dernière famille quand le territoire du bourg, avec celui de Menton, fut cédé à la France.

De la plate-forme de l'ancienne citadelle, on comprend mieux encore la légende qui représente le bourg de Roquebrune glissant sur le flanc de la montagne, dont, à l'origine, il devait occuper le sommet.

L'assertion, cependant, n'est pas prouvée, si la disposition des maisons lui donne un air de vraisemblance.

Le paysage est toujours incomparable, et Monaco nous apparaît comme un délicieux Éden, au milieu de ces oasis enchantées.



Menton. — Pêcheurs.

La Corniche, désormais, nous conduira à notre dernière halte. Elle décrit de fortes courbes, monte et descend plusieurs fois entre des bois d'oliviers, permettant l'accès des ruines de la cité romaine, appelée *Lumone*, et croisant le tracé des voies construites par les conquérants de la Gaule.

Elle est trop délaissée cette magnifique route *française*, si bien nommée Corniche, puisque, suivant la cime des chaînes de montagnes, elle se suspend à la crête de véritables gouffres, à une altitude ne descendant jamais à moins de 300 mètres et dépassant souvent 700 mètres. En plus d'un point, elle s'élève au-dessus de l'ancienne voie Aurélienne et, certainement, constitue un panorama sans rival pour la beauté, l'éclat, le charme, la splendeur.

Il faut donc souhaiter de voir revivre sa faveur passée, entamée par la

voie ferrée et la nouvelle route littorale, toutes deux fort séduisantes, mais bien éloignées d'offrir l'intérêt de la Vieille Corniche.

Un pont se présente : il permet de franchir le torrent du *Gorbio;* nous voyons les magnifiques jardins d'une ancienne abbaye, aujourd'hui appelés *de la Madone.* Un second pont traverse le *Borigo,* puis un troisième nous conduit sur la berge ravinée du *Carey.* Une large avenue s'ouvre; elle nous per-



Menton. — Un coin du port.

mettra d'arriver au milieu de la ville moderne de Menton.

Généralement, on place dans la cité romaine de *Lumone* le berceau de Menton. Néanmoins, le sol n'a fourni aucune ruine antique et les vestiges de la cité sont relativement éloignés.

« Les géographes modernes sont, en général, d'accord pour identifier *Lumone* avec la ville de Menton. Les mesures s'accordent à peu près; mais, à vrai dire, Menton est une ville toute moderne. On n'y trouve aucune trace de l'occupation romaine; et, si l'on en croit les traditions populaires, qui ont cependant une tendance très marquée à faire remonter jusqu'aux âges héroïques l'époque de la fondation de toutes les villes, Menton ne serait qu'une colonie de pirates, originaires de l'île de Lampedousa, située entre Malte et l'Afrique,

qui auraient établi, au huitième siècle de notre ère, un premier campement sur le petit cap occupé par la ville actuelle.

« L'Itinéraire maritime, qui donne si exactement l'indication des moindres lieux de stationnement de la flotte romaine, ne mentionne aucune escale entre Vintimille et Monaco; et cependant la grève assez peu inclinée de Menton présente de meilleures conditions pour l'échouage que celle de Nice.

« La ville, assise en amphithéâtre sur une croupe de rochers, domine deux anses dans lesquelles se déversent plusieurs torrents, le Carreï (Carey), le Borigo, le Gorbio, dont les apports sont assez sensibles et donnent à la plage sous-marine un talus beaucoup plus doux qu'à l'embouchure du Paillon; et tandis qu'au devant de Nice on trouve, à 500 mètres du rivage, des profondeurs qui dépassent 100 mètres, les cotes de fond à la même distance sont, à peine, à Menton, de 10 à 15 mètres, (M. Lenthéric, *La Provence maritime ancienne et moderne.*)



Menton. — Porteïris ou porteuses commissionnaires.

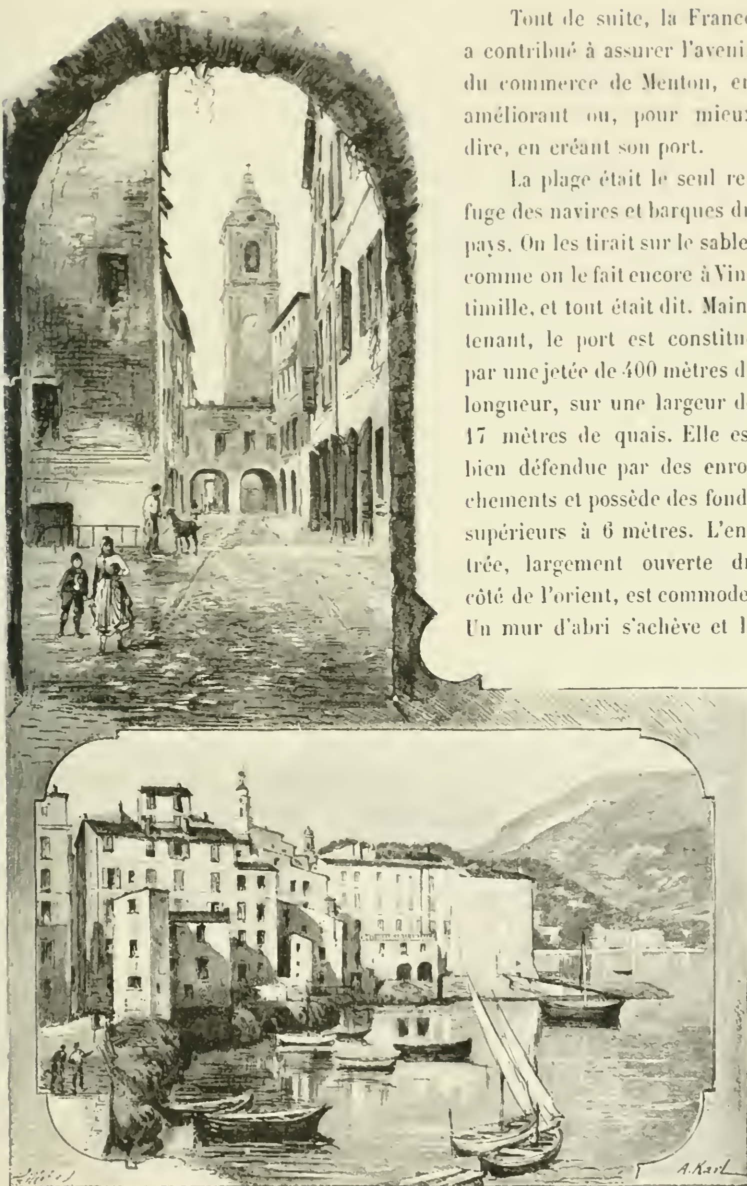
Qu'elle ait eu une origine antique ou bien que des pirates l'aient fondée, la ville de Menton prit, de sa magnifique situation, une certaine importance; elle fit partie du comté de Vintimille, après l'expulsion des Sarrasins et, plus tard, elle eut pour seigneurs des Génois du nom de Vento.

Au quatorzième siècle, les Grimaldi en devinrent maîtres, et les ruines de leur palais couronnent la colline où la ville s'étage. Dans l'église Saint-Michel, on conserve un témoignage de la valeur d'un Grimaldi, Honoré Ier, qui, à Lépante, avait commandé les marins de sa Principauté. Il conserva une lance turque et la donna à la paroisse Saint-Michel, qui en fit le bâton de la croix processionnelle.

Après plus d'une vicissitude, Menton, en 1848, se révolta contre Florestan Ier, entraînant Roquebrune avec elle et se plaçant sous la protection du roi de Sardaigne. Les choses restèrent ainsi pendant douze années; mais, en 1860, le prince Florestan céda à la France les droits qu'il revendiquait sur ces deux villes, et, depuis, elles font partie de notre territoire.

Tout de suite, la France a contribué à assurer l'avenir du commerce de Menton, en améliorant ou, pour mieux dire, en créant son port.

La plage était le seul refuge des navires et barques du pays. On les tirait sur le sable, comme on le fait encore à Vintimille, et tout était dit. Maintenant, le port est constitué par une jetée de 400 mètres de longueur, sur une largeur de 17 mètres de quais. Elle est bien défendue par des enrochements et possède des fonds supérieurs à 6 mètres. L'entrée, largement ouverte du côté de l'orient, est commode. Un mur d'abri s'achève et le

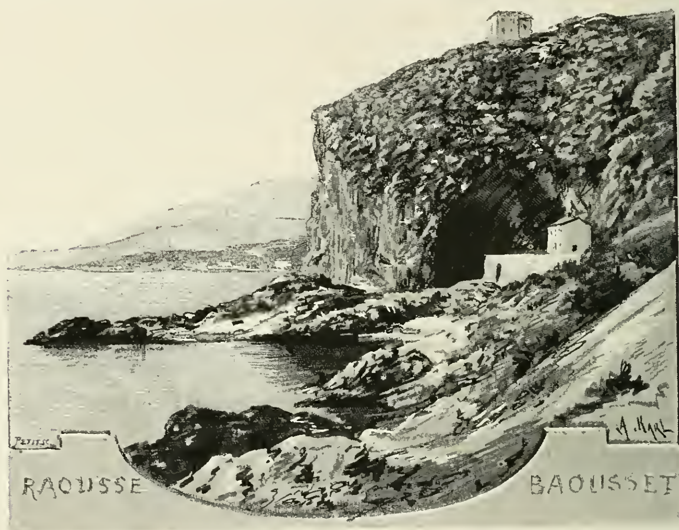


Menton. — Rue aboutissant à la place des Deux-Églises. — Le port.

bassin obtenu va devenir très sûr; il offrira un refuge apprécié pour les navires que la tempête surprend en mer.

Le port de Menton ne saurait compter sur un grand mouvement commercial, mais son rôle lui suffit et permettra d'éviter plus d'un sinistre maritime.

Nous ne connaissons guère la charmante ville moderne que sous son aspect de station hivernale. Elle n'est pas au-dessous de sa réputation. Gra-



Près Menton. — Les rochers rouges.

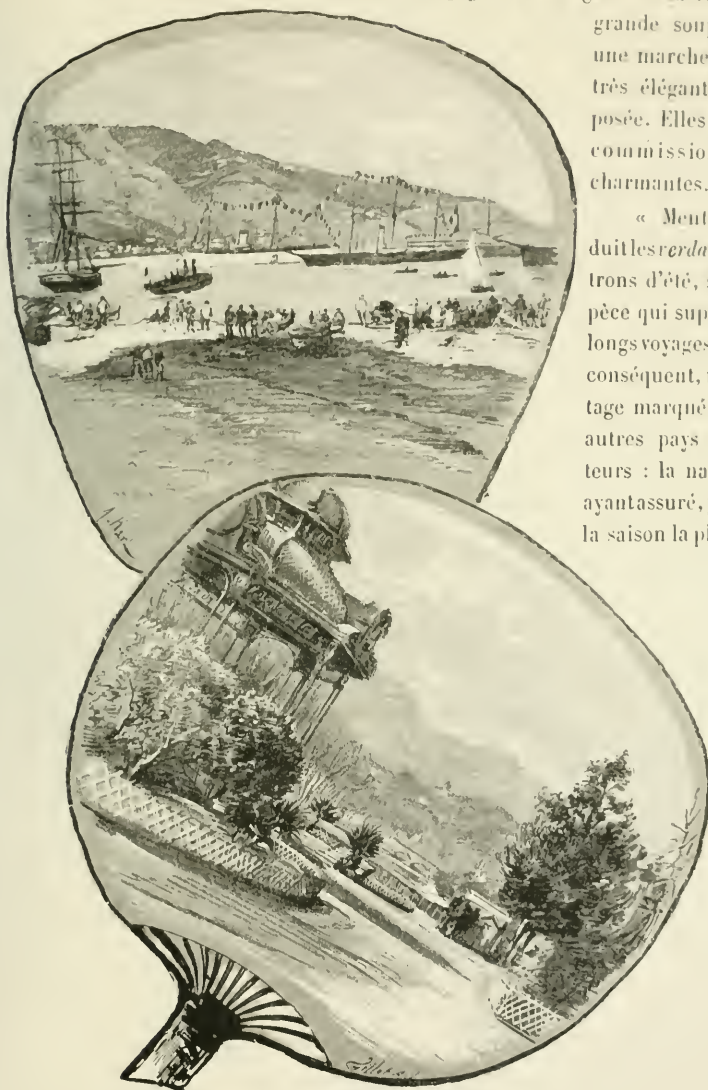
cieuse, elle suit, dans un relief charmant, les pentes de sa colline, et possède une parure délicieuse de citronniers, d'orangers, de palmiers. On la croirait la patrie d'origine des premiers de ces arbres, tant ils se montrent abondants, vigoureux et toujours ornés de fleurs et de fruits.

Leur culture est la principale occupation des habitants, et, mieux encore qu'en Sicile, ces arbres magnifiques récompensent le travail des cultivateurs. On évalue à quarante millions de fruits, au moins, le produit des bosquets de citronniers de Menton.

Lors de la récolte, c'est merveille de voir les femmes, jeunes et vieilles, apporter dans la ville de vastes corbeilles de citrons toujours posées en équilibre sur leur tête. Parfois le fardeau est si pesant, qu'elles se mettent à deux pour le transporter.

Les Mentonnaises, au surplus, ont gagné, à ce genre d'exercice, une grande souplesse et une marche à la fois très élégante et très posée. Elles font des commissionnaires charmantes.

« Menton produit les *verdami*, ou citrons d'été, seule espèce qui supporte les longs voyages et a, par conséquent, un avantage marqué sur les autres pays producteurs : la nature lui ayant assuré, pendant la saison la plus favo-

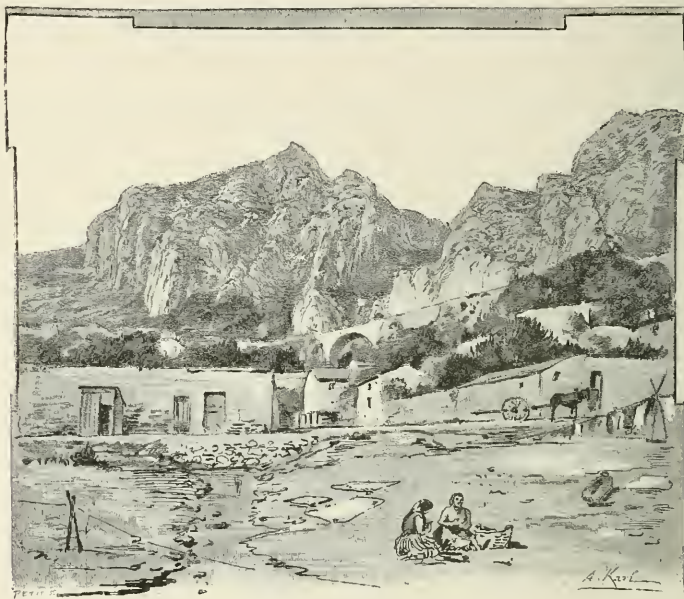


Menton. — Le port un jour de régates. — La rivière.

rable, le monopole de l'importation dans les contrées lointaines. » (M. A. Renon.

Enfin, ce n'est pas tout, les Mentonnais vous diront que leurs superbes citronniers viennent en ligne directe du paradis terrestre, car ils sont les rejetons d'un citron donné par Ève à cette terre privilégiée, dont la beauté l'avait éblouie !

Et, si l'on doutait de la légende, on vous affirmerait que le sol mentonais est d'une telle fertilité qu'il suffit d'y planter le plus humble rameau pour le voir bientôt transformé en arbre splendide !



Près Menton. — Dans la montagne

Jusqu'à un certain point, l'hyperbole se réalise, car de hautes montagnes entourent la ville et la préservent du plus grand effort des vents. La neige qui, parfois, couvre leurs cimes, ajoute au piquant du tableau, et nombre de petites dents rocheuses paraissent se mêler aux clochetons des villas.

A Menton naquit Jean-Baptiste-Fidèle Bréa (1790), dont le nom prend place parmi ceux des plus braves officiers du premier Empire, et qui, après l'écroulement du colosse napoléonien, continua à tenir dans l'armée française un rang très remarqué. On n'a pas oublié les circonstances malheureuses

de la mort du général Bréa (1848). Menton lui a élevé un monument, et Paris, où il tomba, a donné son nom à l'une de ses rues.



Le dernier tremblement de terre (1887) éprouva beaucoup la ville: cependant, elle s'est promptement remise de la terreur qui s'abattit sur elle. Les maisons sourient dans cette atmosphère embaumée, la plage est aménagée en une promenade ravissante, le climat est d'une grande douceur et, si toutes ces séductions ne suffisent pas encore, les



1. Menton. — Rue sur la place des Deux-Eglises. 2. — Porte Renaissance servant de boutique à une marchande de comestibles.

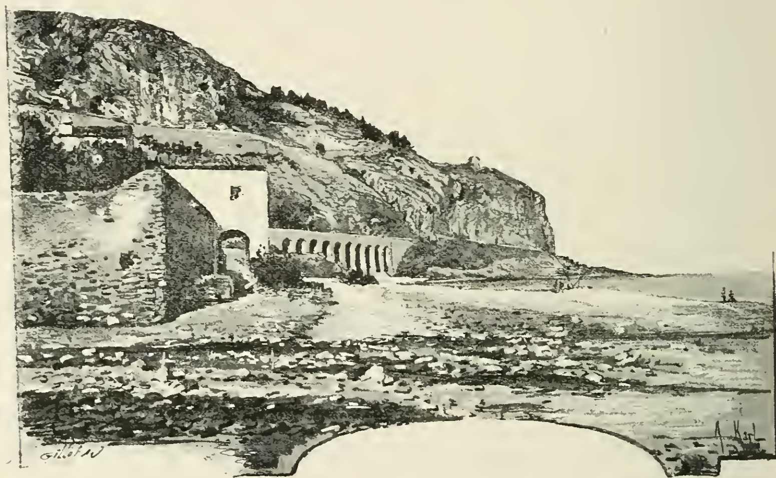
buts d'excursions attrayantes sont nombreux.

D'abord la vieille ville, la ville des pêcheurs, avec ses rues en escaliers, sa porte, seul reste des défenses militaires féodales, et sa population exubérante; puis, les villages dispersés dans les plus romantiques positions, et surtout

les grottes préhistoriques de *Raousset-Bousset* où, en 1872, fut découvert un squelette d'homme *troglodyte*, maintenant au Muséum de Paris.

Hélas! les travaux de terrassements du chemin de feront presque détruit ces demeures, contemporaines des premiers âges de l'humanité.

Menton est bien l'une des résidences que l'on voudrait choisir sur cette mer d'azur, dont le rayonnement éblouit nos yeux, depuis le pied des sommets granitiques des Pyrénées.



Près Menton. — Le Pont Saint-Louis.

Les premières assises de la chaîne des Alpes et de celle des Apennins s'y reflètent maintenant, et la poétique enchanteresse continue à se faire de plus en plus belle, de plus en plus séduisante.

Menton est un poème de montagnes, de verdure, de fleurs, et son torrent, le pauvre *Carey*, si humble en temps de sécheresse, ne parvient pas à lui imprimer une ombre fâcheuse.

Cependant, il nous faut marcher encore, puisque nous voulons saluer les limites de notre sol. Nous les rencontrerons au *pont Saint-Louis*, qui traverse le cours d'eau du même nom. Construit en 1806, ce pont domine, à une grande hauteur, un ravin très abrupt et sauvage, creusé par le torrent, autrefois abso-

lument redoutable, aujourd'hui endigué et servant à l'irrigation de jardins fertiles.

Un dernier effort pour atteindre le sommet des *rochers Rouges*. Nous avons devant nous, non seulement la côte française, mais les premiers contours du rivage italien.

Aussitôt, reviennent à notre pensée les paroles que nous prononçions précédemment, sur notre frontière sud-ouest, en regardant Fontarabie[1] :

« Immuable jusque dans ses caprices, l'Océan baigne les deux rivales, et ses flots, ou paisibles ou menaçants, reçoivent côte à côte les barques de leurs pêcheurs.

« Ne serait-ce pas l'oubli commandé par la nature elle-même.... »

Nous pouvions parler d'oubli à l'Espagne; mais, à l'Italie, nous demandons au contraire de se souvenir.

Non pas un souvenir sollicitant la gratitude, mais le sentiment affectueux, né d'une commune origine.

Pourquoi l'Italie ne deviendrait-elle pas notre amie, une amie sincère comme, déjà, elle est notre sœur par le sang, par la race?

Pourquoi nos mains ne s'unissent-elles pas par-dessus la limite de la frontière?

Cependant, si cette union se fait, et nous croyons fermement qu'elle se fera, l'avenir, de nouveau, appartiendra à la race latine, qui ne saurait longtemps plier devant le joug germain.

L'Espagne, La France, l'Italie, maîtresses d'une aussi vaste portion de ce merveilleux « lac » qui s'appelle la Méditerranée, pourraient former l'obstacle infranchissable empêchant l'Europe de retourner à la barbarie, vers laquelle la poussent l'égoïsme britannique et l'avidité allemande.

Ne nous laissons pas rebuter par de fugitives apparences. Les hommes passent, mais la Vérité éternelle déchire toujours les voiles dont on voudrait l'obscurcir!

Bientôt, forte, puissante, sa voix retentira. Devant elle, les ombres où se

1. Voir volume, *côtes Gasconnes*.

cachaient le Mensonge et la Mort s'évanouiront pour faire place à la Concorde, à la Paix, mères du progrès et du bonheur de l'Humanité!!



Menton. — Un côtre.

LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO

—

CHAPITRE I

MONACO MODERNE



Armes de Monaco.

Le rêve le plus fantastique, devenu une resplendissante réalité, harmoniant le charme et la grâce avec la force imposante encore... N'est-ce pas l'irrésistible attrait du paysage monégasque?

Par l'imagination, revoyons-le, ce paysage, à l'époque où les maîtres de la contrée voulurent y établir solidement leur autorité.

Un promontoire rocheux abritait, à l'ouest, une baie enclavée au milieu de hautes montagnes. Çà et là, resserré contre ce formidable obstacle et déchiré par les écueils, le rivage se creusait aux abords d'un ravin, où coulait un torrent.

D'ailleurs, nul moyen de demander au sol, hérissé de pointes de rocs, la possibilité d'entreprendre quelque culture. Même il fallait craindre que les limons charriés par le torrent, aux jours de crues, ne vinssent encombrer la baie et fermer le petit port naturel.

Cependant, la position était si forte, si bien choisie, que les fondateurs du château n'hésitèrent pas. Mais, nous les retrouverons à l'œuvre; goûtons donc pleinement la douceur d'admirer avant de nous dire que cette admiration était mille fois justifiée.

Sollicités de toute part, les yeux, d'abord, errent sans pouvoir se fixer, tellement ils craignent de perdre un détail charmant, une impression douce, puis, sans diminuer d'éclat, le paysage devient plus accessible au regard et l'enchantement commence.

Tout d'abord, il naît du contraste.

Devant nous, en effet, trois villes se présentent, mais si différentes d'aspect! Sur le promontoire, qui reçut des premiers navigateurs anciens le nom du dieu Melkarth, des habitations un peu sombres se groupent, en rues étroites, aux abords d'une belle esplanade, cour extérieure du palais princier. Ce palais, nous le voyons, moitié château de plaisance, moitié forteresse, s'appuyer, d'un côté, sur l'armure montagneuse que

domine la crête pittoresque appelée *Tête-de-Chien*, de l'autre, planer sur la mer, qu'il regarde à travers le feuillage d'orangers et de palmiers superbes.

Comme pour faire suite à ces jardins, l'extrémité du cap, plongeant dans les flots, se couvre de parterres fleuris et plantés d'arbres ou d'arbustes venus en droite ligne de l'Orient.

Un chemin de ronde, véritable bosquet, aux ramifications gracieuses, court le long des pentes du promontoire, où les roches disparaissent, étouffées sous les aloès, les agaves, les géraniums, les fuchsias, les bruyères, les cactus: toute une armée végétale montant à l'assaut des remparts et les recouvrant de sa verdure, nuancée des tons les plus vifs.

Cependant, elles résistent encore ces vieilles murailles, couronnées de tours, et l'escarpement qu'elles surplombent est racheté par une voie pavée en briques roses, dont la couleur gaie contraste avec le voile gris, jeté par le temps sur la citadelle.

Au bas de la voie rapide, une place ombragée s'étend entre la montagne et la mer, puis des rues propres, bien dessinées, toutes bordées de jolies maisons blanches, couvertes en tuiles rouges, conduisent vers le rivage parsemé de sable fin.

Nous sommes à La Condamine, le fond de la baie monégasque, l'ancien « port d'Hercule ».

Mais le sol ne tarde pas à se relever de nouveau et à courir vers les cimes élevées de l'horizon.

De nouveau, encore, la main humaine l'a aplani pour le transformer en une route ravissante, conquise sur les écueils et sur la brèche du torrent du vallon des *Gaumates*.

Eucalyptus et poivriers sont plantés de chaque côté de la route, où de commodes trottoirs ménagent la fatigue des promeneurs, bientôt parvenus sur une vaste place, point culminant de Monte-Carlo (Mont-Charles).

L'ancienne colline n'est plus reconnaissable. Toutes les élégances de la vie mondaine s'y rencontrent. Où ne poussaient que de rares broussailles, des parcs, des jardins merveilleux s'étendent; où régnait le calme absolu, viennent aboutir le bruit, le mouvement des deux villes, en même temps qu'un palais des Mille et une nuits invite à admirer ses magnificences.

Un double cadre renferme ce tableau sans pair : l'amphithéâtre des derniers contreforts des Alpes et les flots limpides, brillants, de la pleine mer, qui, doucement, viennent dormir dans le port.

Au matin, éclairé par le soleil levant, l'ensemble se dégage, avec une séduction exquise, de la brume de nuit, bientôt repliée sous les rayons d'or.

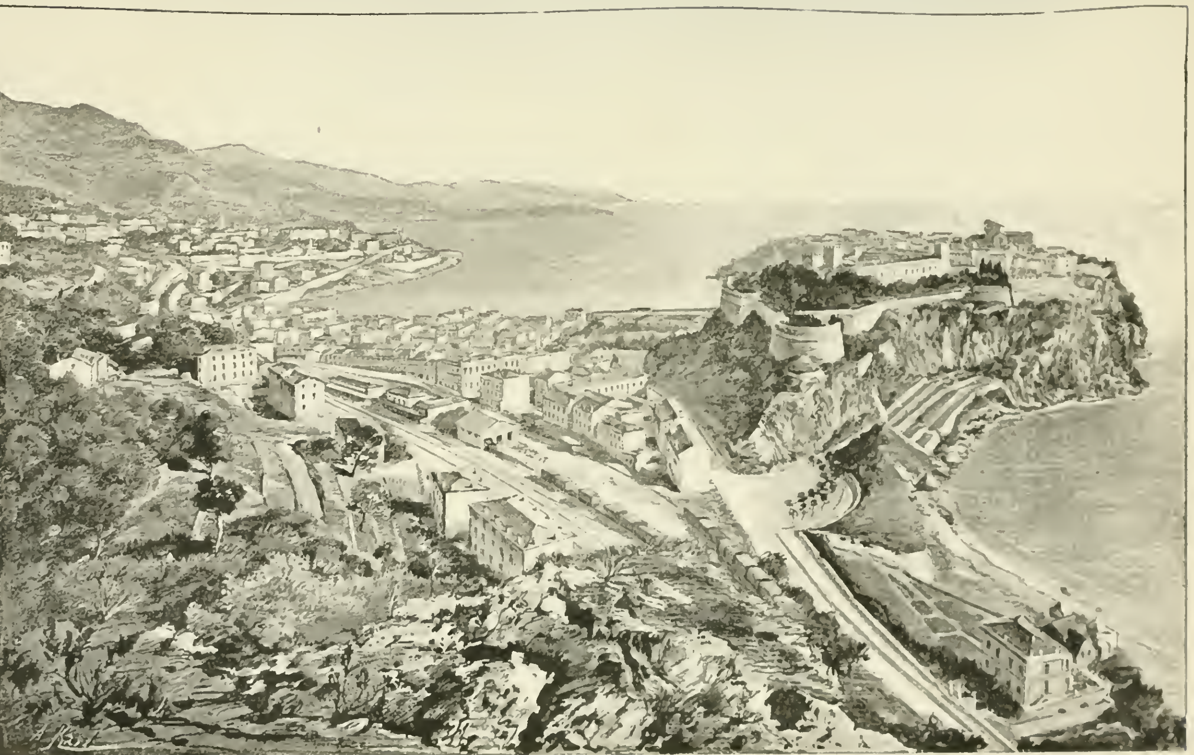
Au soir, quand les dernières lueurs du couchant ne rayent plus que faiblement le ciel d'un ton profond, la terre, elle aussi, convie à ses féeries.

Monte-Carlo s'enveloppe d'une lumineuse atmosphère, reflétée par la baie, pendant que La Condamine et le Vieux Rocher de Monaco brodent d'étoiles pressées leur flanc devenu sombre.

Combien le rêve est reposant! Avec quelle douceur il s'empare de l'être tout entier, pour y graver un souvenir ineffaçable!

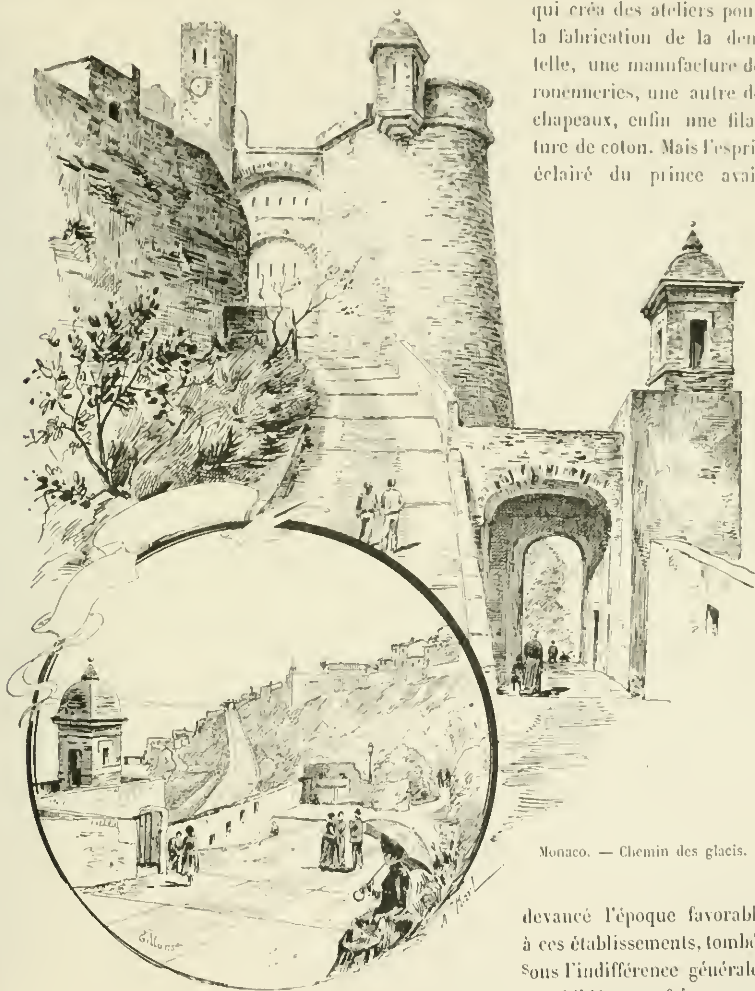
Mais, dans ce paradis merveilleux, nulle place ne peut être faite au travail?

Ce serait une erreur de le croire. Voici déjà longtemps que les souverains mo-



LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO. — VUE GÉNÉRALE.

négasques se préoccupent de donner à la population le moyen de remédier à l'impossibilité d'attendre du sol les ressources nécessaires. Ce fut le désir constant d'Honoré V, qui créa des ateliers pour la fabrication de la dentelle, une manufacture de rouenneries, une autre de chapeaux, enfin une filature de coton. Mais l'esprit éclairé du prince avait devancé l'époque favorable à ces établissements, tombés sous l'indifférence générale. L'idée, toutefois, germa. Il s'agissait de l'approprier au caractère, aux habitudes de la population.



Monaco. — Chemin des glacis.

Le prince régnant, Charles III, s'en empara avec sollicitude et eut le bonheur de la faire triompher. Sous son bienveillant patronage, une fabrique de poteries artistiques a été organisée. Voilà seize ans qu'elle existe et, pour son début, elle obtenait à l'Exposi-

tion de Vienne (1873) un premier encouragement, bientôt changé en récompense flatteuse à l'Exposition de Paris (1878).

Cette industrie séduisit tout de suite le génie artistique des Monégasques, porté naturellement vers la décoration des habitations; aussi les émaux, les vases, les fleurs, les statuettes, les tableaux, les colonnes en terre cuite prirent vite un véritable cachet de bon goût. Le vase monumental autant que magnifique, offert au Pape Léon XIII, lors des fêtes de son jubilé, témoigne des progrès accomplis par Monaco.

La flore prodigieuse, qui fait de la Principauté un jardin embaumé, ne pouvait manquer d'appeler un autre travail : celui de la distillation des essences, des parfums, auquel s'adjoignit une fabrication spéciale, tout indiquée également, la préparation de produits pharmaceutiques.

Une dernière industrie ressortissait du domaine intellectuel le plus élevé : la typographie a fait à Monaco des progrès extraordinaires; on reste surpris du soin, du goût, apportés aux travaux les plus simples, et, parmi les ouvrages sortis des presses monégasques, beaucoup sont des modèles d'exécution. Sous ce rapport, l'*Annuaire de la Principauté* tient déjà une place très honorable. Mais cette place est certainement à part, quand il s'agit de la publication de l'œuvre hors ligne de M. Saige, le savant et dévoué archiviste du palais princier, publication beaucoup trop modestement appelée : *Collection de documents historiques*[1].

Bientôt, nous nous en occuperons plus spécialement. Pour l'instant, nous voulons dire tout le plaisir avec lequel nous avons feuilleté ces pages si clairement disposées, d'une variété de types si élégants, d'un tirage si pur.

Certes, l'auteur a dû donner une grande somme supplémentaire de travail pour obtenir une telle perfection, mais encore faut-il que les ateliers de l'imprimerie monégasque soient installés et organisés de la plus intelligente façon.

Car la publication de M. Saige n'est pas la seule dont doive s'occuper l'imprimeur du gouvernement. Il a encore la responsabilité d'un autre splendide ouvrage : *Résultats des campagnes scientifiques accomplies sur son yacht par S. A. le prince Albert de Monaco.*

Il faut savoir que, depuis 1884, le prince héréditaire a exclusivement consacré une charmante goélette, l'*Hirondelle*, à des recherches scientifiques les plus variées

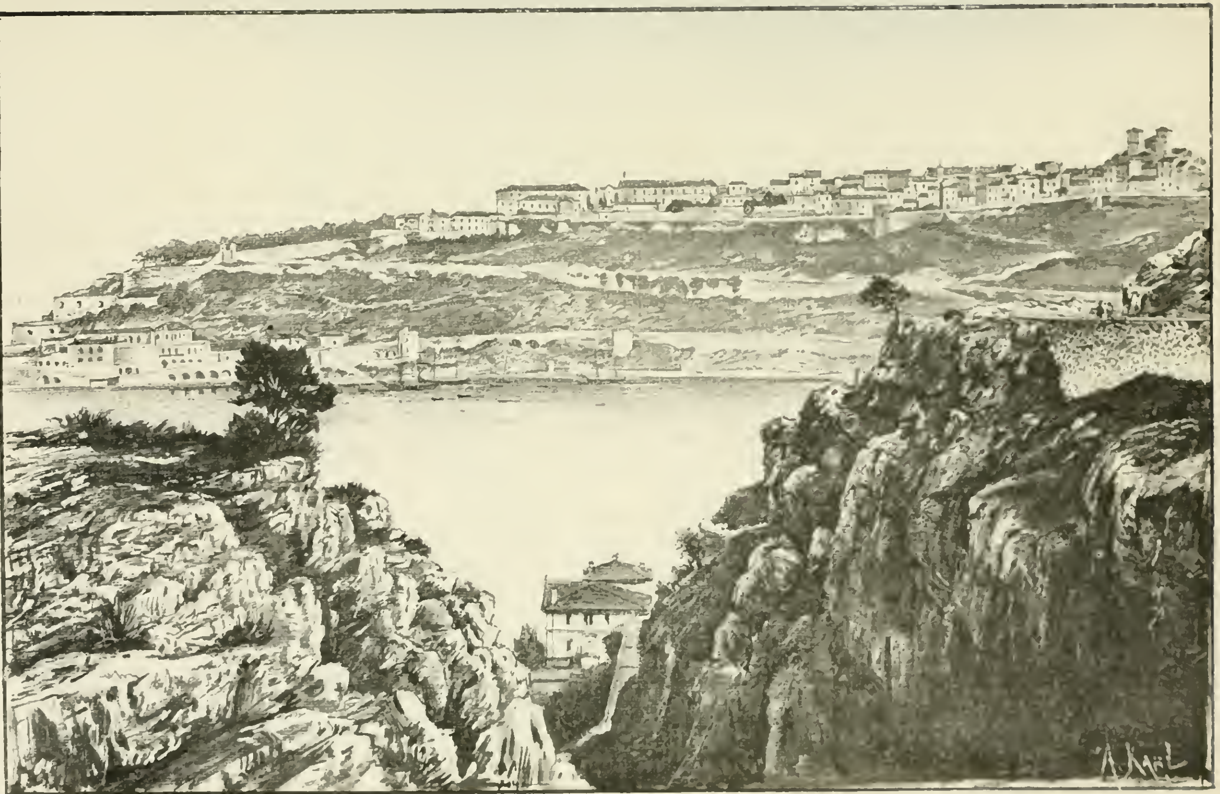
La direction et la force des courants de l'Atlantique, la faune pélagique, celle des profondeurs (on a atteint plus de 2000 mètres), l'anatomie, l'histologie, la physiologie générale de cette faune, le tout avec planches et cartes coloriées, telle est la tâche poursuivie par le prince Albert, qui appelle à lui les hommes compétents, afin d'élever à la science un monument durable.

M. Jules de Guerne, chargé, à bord de l'*Hirondelle*, des travaux zoologiques, seconde activement le prince, et c'est des presses du gouvernement que l'œuvre sortira.

Rien, mieux que ces deux ouvrages, ne pouvait donner la mesure de l'état d'avancement où est arrivée l'imprimerie de Monaco.

Nous ne serions nullement surpris de la voir obtenir, dans les prochaines expositions, la plus enviée des récompenses accordées à sa classe.

1. La publication, format grand in-4°, comptera au moins dix volumes.



PRINCIPAUTÉ DE MONACO. — LE VIEUX ROCHER

Vue prise du pont de Sainte-Dévote

Et, puisque nous avons parlé de la goélette *l'Hirondelle*, disons un mot du mouvement du port monégasque.

La petite rade a perdu de son étendue et de sa profondeur, par suite des alluvions du torrent des *Gaumates*, qui y vient déboucher. Mais, s'il n'a plus son importance passée, s'il manque d'abri quand souffle le vent du large, heureusement rare, le port n'est pas



La Condamine et Monte-Carlo.

dénué d'animation, et, s'il y avait nécessité, rien ne serait facile comme de l'améliorer, comme de lui rendre sa sécurité, appréciée par les navigateurs anciens.

Le relevé des entrées, depuis dix ans, donne une moyenne annuelle de six cents navires, avec une jauge, moyenne également, de 18 000 tonneaux; on voit sans peine que, malgré tout, un courant se continue vers le *port d'Hercule*, dont le poète Lucain vantait si complètement la sécurité.

Ce courant suffit aux besoins de la Principauté; plus tard, peut-être, se prononcera-t-il encore davantage.

Achevons de faire connaître à quel point les progrès intellectuels sont en hon-

neur à Monaco. Des bulletins *météorologiques* et un observatoire astronomique mettent la Principauté en relations directes avec l'Observatoire de Paris.

Enfin, ne négligeons pas de dire que les Monégasques jouissent des institutions philanthropiques les plus complètes.

Des crèches, des salles d'asile, un orphelinat reçoivent les enfants; dans les écoles, l'instruction est gratuite. Un bureau de bienfaisance et un hôtel-Dieu secourent les pauvres, les malades, les vieillards. Tous ces établissements ont été organisés aux frais et par les soins du prince Charles III, assisté dans cette tâche, et admirablement secondé dans ses généreuses intentions, par S. A. la duchesse d'Urach-Wurtemberg (sœur du souverain) et par Mgr Theuret, évêque de Monaco.

Mais, n'y a-t il pas une ombre à toutes ces belles et bonnes choses? Les moralistes ne doivent-ils pas condamner l'établissement qui, de tous les points du monde, appelle à Monte-Carlo les téméraires disposés à tenter la fortune?

Notre cadre ne saurait comporter une étude de ce genre; néanmoins, il peut nous être permis de dire qu'une sincérité absolue ne préside pas à toutes les philippiques dirigées contre Monte-Carlo. Et jamais, certainement, la comparaison légendaire de la paille et de la poutre ne fut plus légitimement applicable.

Nous nous bornerons à ajouter que l'argent répandu dans la Principauté a trouvé une noble destination; combien de familles princières l'eussent autrement employé!

Il n'est pas allé grossir le trésor de Charles III, dont, au reste, la fortune personsonnelle est considérable et indépendante.

Mais les Monégasques en ont reçu toute la valeur, par la suppression *complète* d'impôts et de taxes, par des travaux publics incessants, par la construction de monuments remarquables, par la fondation d'établissements importants, enfin par une recherche incessante d'améliorations portant sur l'ensemble de la vie d'un peuple : progrès intellectuels, scientifiques, commerciaux, d'hygiène, de philanthropie.

En un mot, ils sont placés sous une autorité paternelle, soucieuse du bonheur de ses administrés.

Étonnons-nous, ensuite, que la population monégasque ait décuplé depuis vingt-cinq ans et qu'elle se montre fière et jalouse de sa nationalité, défendue avec tant d'énergie, par ses princes, depuis sa fondation!

Et comme elle a raison! Des *maîtres* qui sont, avant tout, des amis dévoués, et un pays depuis longtemps transformé en ravissant Éden.

Certes, une fée généreuse a présidé aux destinées de ce petit peuple, qui, s'il a lutté et souffert, peut dire aujourd'hui, en toute vérité, qu'il est en possession de ce trésor, trop souvent insaisissable : le Bonheur.

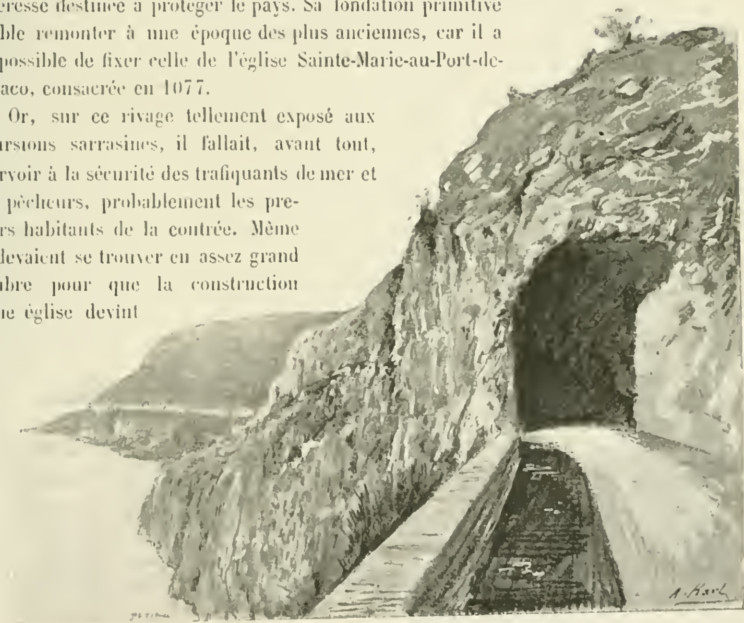


CHAPITRE II

MONACO MONUMENTAL. — LES MONÉGASQUES CÉLÈBRES.

Le premier monument que la Principauté ait possédé devait être et fut, en effet, la forteresse destinée à protéger le pays. Sa fondation primitive semble remonter à une époque des plus anciennes, car il a été possible de fixer celle de l'église Sainte-Marie-au-Port-de-Monaco, consacrée en 1077.

Or, sur ce rivage tellement exposé aux incursions sarrasines, il fallait, avant tout, pourvoir à la sécurité des trafiquants de mer et des pêcheurs, probablement les premiers habitants de la contrée. Même ils devaient se trouver en assez grand nombre pour que la construction d'une église devînt



Sur la route de Monaco.

nécessaire. Des documents nouveaux apporteront peut-être une lumière complète sur ces temps reculés.

Quoi qu'il en soit, toute la partie du château actuel appelée *Château Vieux* fut bâtie au commencement du treizième siècle.

« Dès une époque fort ancienne, Monaco possédait les trois éléments principaux qui étaient nécessaires à sa défense : le Château Vieux, le Château Neuf, et les fortifications basses de la marine, au port.

« Le Château Vieux était la forteresse principale; il dominait et commandait la gorge qui, du côté de terre, sépare la presqu'île, par un isthme bas, de la haute montagne de la *Tête-de-Chien*. Du côté de cette gorge, les fortifications étaient d'autant plus utiles que l'escalade du plateau était facile, ce dont les travaux de sape, fort importants, pratiqués du seizième au dix-huitième siècle, ne permettent plus de se rendre compte. Ce château, dont le périmètre avait été tracé et fortifié en 1215 par les Génois, était flanqué de tours reliées par de hautes murailles, dont les courtines, principalement sur la face du nord, regardant le port et dominant la montée donnant accès à la place, étaient contre-butées par des voûtes, constituant des magasins ou des abris dont les terrasses formaient des places d'armes en arrière des créneaux. Dans le logis principal qui s'y trouvait, était la chambre d'apparat (*camera paramenti*) dont parle un acte de 1419, mais l'enceinte contenait, en outre, un autre bâtiment, probablement isolé, à l'origine, du côté du sud-ouest, appelé « le Petit Palais », qui figure dans les quittances de la garnison, dont nous allons parler, comme occupé par une partie des troupes.

« A l'est de la ville, au-dessus du point d'abordage, s'élevait le *Château Neuf*, dont la fondation était de très peu postérieure à celle du Château Vieux, puisqu'on trouve, en 1253, un procès-verbal par-devant notaire, de la remise du Château Vieux et du Château Neuf de Monaco, faite par les anciens castellans à leurs successeurs nouvellement nommés.

« Cette seconde forteresse dominait la déclivité qui était alors assez facile à gravir et qui, en 1469, était encore le point le plus faible de la place.

« En outre, au lieu où les vaisseaux pouvaient mouiller en eau profonde, presque contre la rive, ce qui constituait le port proprement dit, régnait une série de palissades se reliant à des tours en bois, tenant, d'un côté, à la montée de la place murée et flanquée de tours, et, de l'autre, à la pointe de la presqu'île, à l'entrée du port, où était établie une construction fortifiée et une tour appelée *l'Éperon*. Ces fortifications basses avaient été élevées au siècle précédent par Charles Grimaldi, et se trouvent mentionnées dans le traité conclu entre le même Charles et le doge (de Gênes) Simon Boccanegra, en 1341[1].

Une partie des plus anciennes constructions du château menaçant ruine, Charles III en a ordonné la réfection complète. Par bonheur, l'architecte chargé de diriger ces travaux délicats n'étant autre que le savant et distingué M. Charles Lenormand, architecte de la cathédrale, on peut être certain que le beau caractère primitif de ces constructions ne sera pas altéré, chose trop fréquente en semblable circonstance

Le Château s'élève sur le Vieux Rocher, c'est-à-dire sur le promontoire allongé touchant la base de la montagne de la *Tête-de-Chien*. Le sommet du Vieux Rocher domine de plus de 60 mètres le rivage du port, ce qui donne au château un magnifique aspect extérieur : les portes, les tours mauresques, l'une des dernières échauguettes et les remparts semblant, en quelque sorte, faire corps avec la montagne.

Un vestibule, assez simple, laisse entière l'agréable surprise que cause la cour d'honneur, toute gracieuse, charmante et si artistique avec son bel escalier, à double rampe, en marbre blanc ; ses promenoirs couverts, sa vaste loggia, promenoirs et loggia revêtus de très intéressantes fresques de Carlone.

1. M. GUSTAVE SAIGE. Pages XLVIII et XLIX de l'*Introduction* du premier volume de la *Collection des documents historiques sur la Principauté de Monaco*.

2. Guérite placée en un point élevé de fortifications et d'où les sentinelles pouvaient observer le mieux l'horizon.

Les appartements, décorés avec richesse, renferment des trésors d'art, que M. Saige a pleinement mis en relief, dans une suite de travaux aussi substantiels qu'attrayants[1]. Plusieurs portraits, notamment, sont de véritables et très précieuses merveilles.

La chambre où, en 1767, mourut le duc d'York, a été conservée et porte le nom de ce prince.

Nous ne devons pas oublier une *Salle des Gardes*, modèle de reconstitution artistique, admirablement réussi par MM. Lenormand et Saige; l'aspect en est aussi gracieux qu'imposant. Quant à la chapelle funéraire des souverains monégasques, elle a été restaurée et ornée de belles mosaïques.

Un seul regret : dans cette habitation si vraiment princière, on ne trouve pas de



Monaco.

bibliothèque, nous voulons dire un ensemble de collections méritant ce nom. En revanche, les archives sont des plus riches que l'on puisse rencontrer et, à elles seules, en admettant que les preuves pussent faire défaut, témoigneraient du rôle historique si important échu à la maison de Grimaldi.

M. Saige ne les épuisera pas, même avec les nombreux volumes de la *Collection* qu'il a entreprise, et c'est tout profit pour le monde savant, qui se fait une joie de compter sur une suite fructueuse à tant de révélations importantes.

Le palais princier d'un État plus vaste devrait déjà se regarder comme très suffisamment digne de sa destination, s'il était ainsi pourvu, mais un dernier éblouissement nous attend, lorsque nous entrons dans les jardins.

L'épithète de « babyloniens » leur a été appliquée. Ils la méritent pleinement; il faudrait même créer un autre terme plus élogieux, car, en vérité, que serait le

1. *Les Beaux-Arts au Palais de Monaco* et *La Renaissance à la Cour de Monaco.*

vision des jardins de Sémiramis, placée en regard de ces terrasses, de ces sentiers foulant le roc, de ces bosquets créés au milieu de pointes d'écueils, de cette végétation, tellement puissante qu'elle semble commencer au bord de la mer pour ne pas s'arrêter avant d'avoir envahi le sommet de la montagne.

Serre chaude splendide et, cependant, ouverte en plein air, les jardins offrent toutes les plantes, les fleurs, les arbrisseaux, les arbustes, les arbres de la zone tropicale, non à l'état de spécimens souffreteux, mais brillants de force, de sève généreuse et donnant



La côte monégasque, vue de la route de Menton.

des fruits abondants. Un seul bosquet d'orangers, poétiquement appelé « Jardin des Hespérides », justifie son nom, en livrant, année moyenne, *trente mille de ses fruits d'or!*

Attardons-nous un moment au milieu de cette forêt embaumée. D'ailleurs, un contraste grandiose ajoutera son souvenir à cette halte du voyage.

Avançons-nous au bord de la terrasse ménagée sur le côté occidental des jardins. La solitude semble nous envahir, solitude reposante et douce permettant à notre regard d'admirer les jeux de la lumière étincelant jusqu'aux confins des flots du large, jusqu'à la crête des chaînes montagneuses.

Les barques de pêche passent dans le mirage prestigieux où s'éveille un écho musical, frappé par les vagues sur le granit sonore.

Et, si nous nous détournons, la façade gracieuse du palais s'encadrera de son appareil militaire, lié à la masse des sommets escarpés qui le dominent.

N'est-ce pas la demeure d'un prince et d'un soldat, mais aussi d'un poète, à qui la nature prodigue permet de tout oublier, sinon sa consolante, son impérissable beauté?

Les souverains de Monaco et Honoré II, particulièrement, se sont occupés de faire du palais une superbe résidence princière. A son tour, Charles III montre une constante sollicitude pour ce bel édifice, quoique, depuis longtemps, il y vienne rarement habiter. Mais les Monégasques n'oublient pas à qui remonte le bien-être dont ils jouissent et, sur l'esplanade du palais, un buste du prince surmonte une belle fontaine.



De l'esplanade, le paysage est à la fois splendide et surprenant, car il permet (lorsque l'on s'appuie



Monaco. — Statue du prince Charles III. — La cour d'honneur du palais.

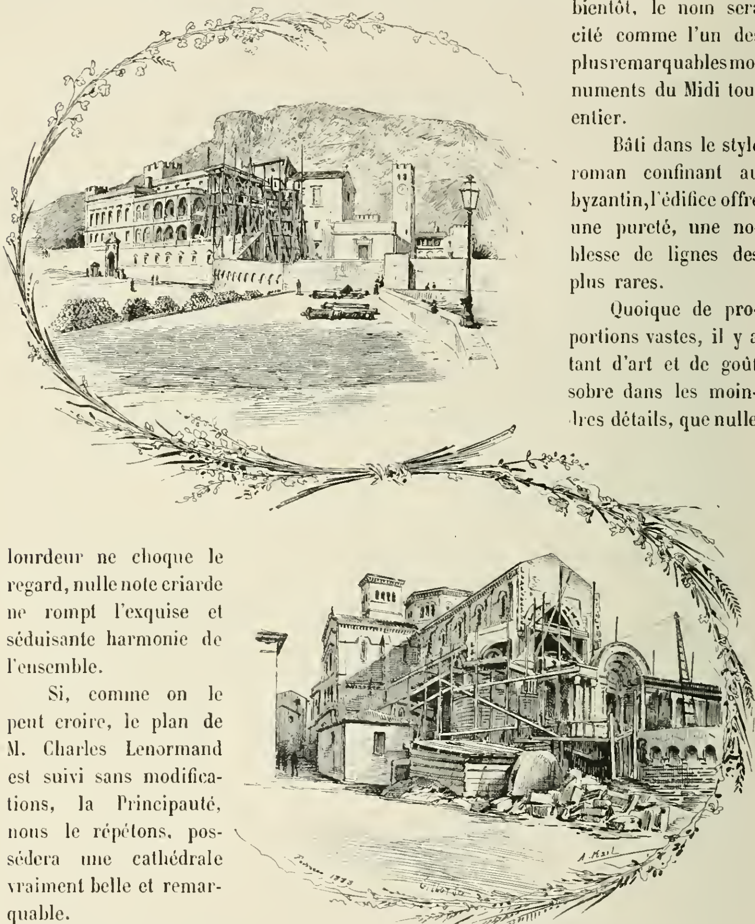
sur le parapet oriental) d'embrasser d'un coup d'œil la pleine mer, le promontoire et l'antique cité de Monaco, le palais et ses jardins, les sommets de la Turbie, de l'Agel, la petite ville moderne de La Condamine, le port monégasque, les terrasses vertes et fleuries de Monte Carlo, les hauteurs de Roquebrune, le cap Martin... vus au milieu d'un poudroiement de soleil et d'azur dont nul mot ne saurait peindre le radieux éclat.

Sur l'esplanade sont toujours couchés les canons de bronze et les boulets don

Louis XIV voulut faire présent aux princes de Monaco. Franchissons une voûte occupant le fond de la place, vis-à-vis de l'entrée du palais, car nous ne pouvons quitter la vieille ville de Monaco sans aller voir la cathédrale dont elle est déjà fière et dont, bientôt, le nom sera cité comme l'un des plus remarquables monuments du Midi tout entier.

Bâti dans le style roman confinant au byzantin, l'édifice offre une pureté, une noblesse de lignes des plus rares.

Quoique de proportions vastes, il y a tant d'art et de goût sobre dans les moindres détails, que nulle lourdeur ne choque le regard, nulle note criarde ne rompt l'exquise et séduisante harmonie de l'ensemble.



Monaco. — Le palais et l'esplanade. — La cathédrale (encore en construction).

Si, comme on le peut croire, le plan de M. Charles Lenormand est suivi sans modifications, la Principauté, nous le répétons, possédera une cathédrale vraiment belle et remarquable.

Tout entier construit en pierre de la Turbie, qui, par le poli, prend une superbe nuance de marbre gris, l'édifice emprunte de cette circonstance, comme de sa situation, regardant directement la pleine mer, un extérieur sévère et néanmoins gracieux, bien digne du paysage unique où il s'élève.

L'ornementation intérieure participe de ce caractère si vraiment riche et imposant dans sa simplicité. Les mosaïques du chœur forment une œuvre méritant une mention



MONACO. — MOSAÏQUES DE LA CATHÉDRALE
(D'après un dessin de M. Charles Lenormand.)

à part et toute spéciale. Rien de mieux compris, de pensée plus poétique et d'une exécution plus délicate.

Puis lorsque, terminé, le grand porche complétera l'ensemble; quand, ses deux battants ouverts, il laissera pénétrer les effluves du large avec son rayonnement azuré,



Monaco — Viaduc du chemin de fer sur le vallon des Gaumates ou de Sainte-Dévote.

les voix de la terre monteront plus enthousiastes vers Dieu, pendant que, bien loin, sur les flots, le marin s'inclinera au son familier des cloches, lui parlant d'espérance et de retour.

Sortons du Vieux Rocher monégasque en suivant les jardins tracés sur ses flancs; nous descendrons sans fatigue, et en longeant de charmants parterres, jusqu'à La Condamine.

Rien ne nous y arrêtera, la ville comptant à peine vingt ans d'existence et se trouvant entièrement aménagée pour le commerce et pour l'industrie des logeurs. Elle a

été fondée sur les terres d'alluvion du torrent des Gaumates, terres fertiles, que le temps avait changées en bois d'oliviers, d'orangers et de citronniers.

Aujourd'hui, il ne s'y trouve plus que des rues fort propres, des maisons assez ordinaires, mais d'aspect tout gai, tout aimable.

Maintenant, nous voici arrivés à l'entrée du *Vallon des Gaumates,* appelé aussi *Vallon de Sainte-Dévote,* du nom de la patronne vénérée du pays.

La jolie petite chapelle consacrée à la sainte apparaît un peu en arrière des arches du viaduc, sur lequel passe la voie ferrée. C'est une des paroisses de la Principauté,



La Condamine. — Chapelle et vallen de Sainte-Dévote.

mais, également, un but de pèlerinage très suivi, car les traditions relatives à sa patronne sont des plus touchantes.

Née à Mariana, en Corse, sous le règne de Dioclétien, Dévote, ou Devota, subit le martyre pour sa foi; mais comme si ce n'était pas assez des supplices, le bourreau voulut brûler les restes de la jeune chrétienne. Un prêtre, nommé Benoît, et un diacre, Apollinaire, parviennent à placer la sainte dépouille dans la barque du pilote Gratien, qui s'engage à faire voile pour Hippone.

Une violente tempête jette la barque hors de la route : bientôt les passagers sont en péril imminent. Cependant Gratien, brisé de fatigue, à demi évanoui, entend une voix qui lui commande de reprendre le gouvernail et de le tenir dans la direction que le vol d'une colombe lui indiquera. Au même moment, le soleil se lève, Gratien, ouvrant les yeux, jette un cri de surprise.

C'est que, glissant entre les lèvres de la jeune morte, une colombe agite joyeuse-

ment ses ailes blanches, tourne autour de la barque, puis s'élance vers un rivage opposé à celui de l'Afrique. Obéissant, le pilote suit la gracieuse messagère et aborde à l'embouchure du petit torrent qui vient tomber dans le « port d'Hercule ».



Une modeste chapelle s'élève pour recevoir le corps de Devota : le peuple y accourt invoquer la protection de la martyre. Les pèlerinages s'organisent, ils deviennent de plus en plus nombreux et la gloire de la sainte rayonne à travers les siècles : c'est la raison qui suggère au corsaire Antinope (1070) l'idée de dérober les reliques aimées pour en enrichir son propre pays.

Mais le sacrilège ne s'accomplira pas. Vainement le vent et la mer se montrent-ils favorables, la barque du forban ne peut quitter les eaux monégasques. Repris par le souverain du pays lui-même, il a les oreilles et le nez coupés, pendant que l'on brûle son navire et que, triomphalement, sainte Dévote reprend sa place dans sa chapelle.



Monte-Carlo. — Le Casino, vue latérale. — Vue postérieure.

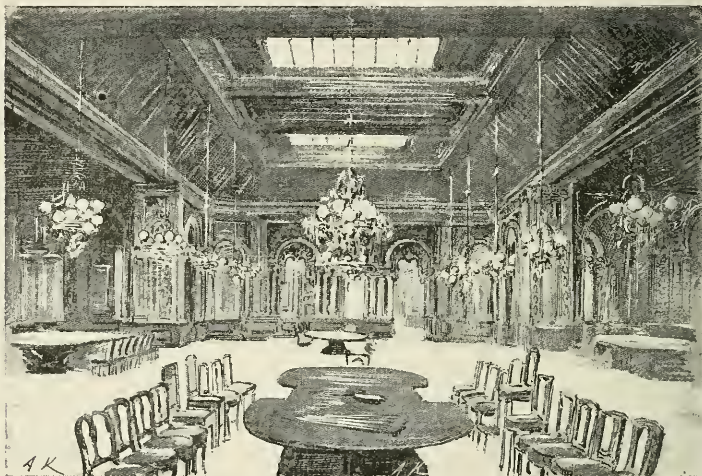
Cette circonstance du vol des reliques donna lieu à l'institution d'une cérémonie commémorative, toujours en grand honneur.

Chaque année, le 27 janvier, jour de la fête, une belle procession a lieu en l'honneur de sainte Dévote; puis, au milieu des acclamations de la foule des pèlerins, une barque est brûlée, symbole protestant contre le sacrilège du pirate, mais acte de foi envers la bonne patronne « qui ne voulut pas abandonner et n'abandonnera jamais ses fidèles protégés! »

Pendant plusieurs siècles, la fête de sainte Dévote était présidée par le P. abbé de Saint-Pons (près Nice); aujourd'hui, Monaco, diocèse indépendant, reçoit sous les voûtes de sa superbe cathédrale la procession commémorative.

Détail caractéristique, le syndic des gens de mer a tous les honneurs de la journée, probablement par reconnaissance du service que rendirent les marins en capturant le corsaire Antinope. L'évêque lui-même reste pour ainsi dire au second rang dans cette cérémonie religieuse, mais Mgr Theuret n'a garde de réclamer ses droits, bien volontiers abandonnés devant la piété de ses chers diocésains.

Cette piété, les princes souverains de Monaco l'ont toujours partagée. Honoré II en



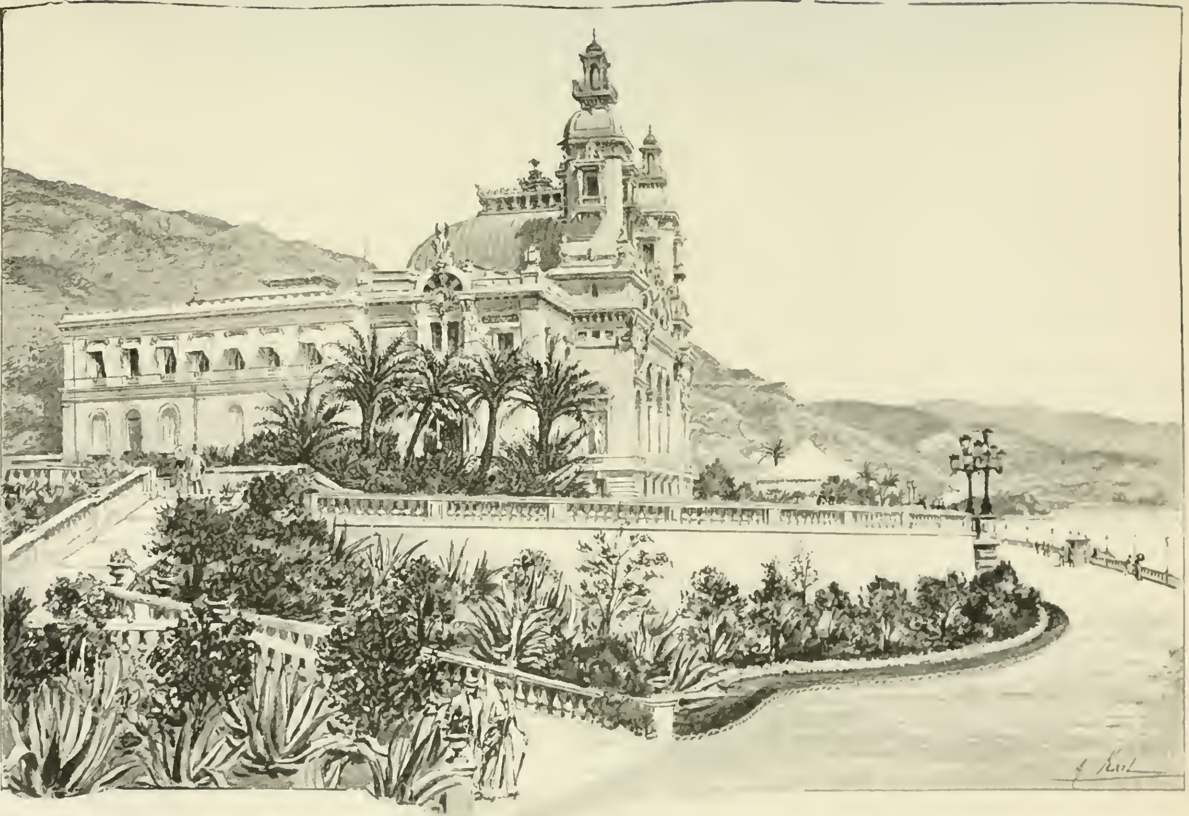
Monte-Carlo. — Salle de jeu au Casino.

donna une preuve manifeste lorsque, faisant frapper des monnaies en 1640, il voulut que l'image de sainte Dévote, debout, y figurât.

L'exposition d'Anvers (1885) a vu une très belle collection de monnaies monégasques; elle faisait suite et complétait la série de médailles trouvées à Monaco et à Monte-Carlo, médailles comprenant des pièces phéniciennes, carthaginoises, coloniales grecques, massaliotes, gauloises, romaines[1], toutes des plus intéressantes pour l'histoire de la Principauté et prouvant surabondamment l'ancienneté du courant d'échanges établi au « Port d'Hercule ».

Saluons la blanche chapelle de Sainte-Dévote et sa pittoresque petite vallée, toute retentissante des eaux du torrent tombant en cascades sur les rochers. Franchissons le

1. M. C. Jolivot a écrit sous le titre : *Médailles et Monnaies de Monaco*, une très substantielle et savante petite brochure que nous regrettons de ne pouvoir mettre davantage à contribution.



MONTE-CARLO. — LE CASINO ET SES JARDINS

pont qui supporte la route magnifique tracée sur l'ancien coteau des *Speluques*, nom significatif, dérivé du mot *spélunque* ou *spelunca*, caverne, et, en effet, partout ici les pentes rocheuses sont criblées de blessures, d'où maintenant s'élancent les cactus, les agaves, les aloès. Ce n'est pas la moindre des beautés du chemin que de voir ces gigantesques fleurs d'aloès, hautes et grosses comme de forts arbustes, épanouir leurs milliers de corolles, disposées à la façon des branches d'un candélabre colossal.

Un double rang de poivriers et d'eucalyptus ombrage la route, conquise sur les écueils du rivage.

A présent, nous voici entrés dans les féeries du casino de Monte-Carlo; mais, si beau qu'il soit, si vraiment décoratif qu'on l'aperçoive au milieu de jardins merveilleux, nous ne pouvons nous y arrêter beaucoup, car il n'a pas été, ce nous semble, construit pour braver l'effort du temps ni pour supporter un examen artistique très-sévère. Faisons, néanmoins, une exception pour la salle de spectacle, admirablement disposée et décorée avec une richesse qui n'a pas banni le bon goût.

Ne nous arrêtons pas davantage devant le *Tir aux pigeons*. C'est là un sujet sortant trop des bornes que nous nous sommes imposées. D'ailleurs, nous regretterions de voir pareil massacre, qui, vraiment, ne perdrait rien à être remplacé par un jeu mécanique, où brillerait avec le même éclat l'adresse des tireurs.

Enfin, regrettons que la situation de diverses bâtisses, hôtels ou autres, ait gâté le splendide panorama offert par le promontoire de Monte-Carlo.

Un coup d'œil seulement à l'église Saint-Charles, inférieure en tout point à la magnifique cathédrale.

Mais, avant de quitter la Principauté, rappelons les noms des hommes célèbres que le pays honore d'un souvenir reconnaissant.

Plusieurs des princes de la Maison Grimaldi sont nés à Monaco et, parmi eux, de véritables diplomates, de vaillants guerriers, surtout de zélés défenseurs de l'indépendance du pays.

Puis, deux noms artistiques s'imposent à notre mémoire.

Joseph Bosio a pris rang entre les grands sculpteurs. Paris, où il fixa sa résidence, possède les plus belles de ses œuvres : quelques-uns des bas-reliefs de la colonne Vendôme; la statue de Louis XIV, sur la place des Victoires; l'*Hercule au serpent*, dans le jardin des Tuileries et, surtout, l'admirable *Henri IV enfant*, gardé au Musée du Louvre.

Bosio devint membre de l'Institut et, de même qu'il avait été l'élève, puis l'émule de Pajou, il eut la gloire de former des élèves dignes de lui : Marochetti, Dantan, Durey entre autres. Né à Monaco en 1767, le grand artiste mourut à Paris en 1845.

Si François Langlé n'occupe pas un rang illustre parmi les musiciens, du moins ses travaux ont-ils contribué à l'enseignement de l'art qu'il aimait. Son *Traité d'harmonie* et son *Traité de fugue* ne sont pas oubliés. Professeur à l'École royale de chant et de déclamation, devenue plus tard le Conservatoire, il s'appliqua entièrement

aux progrès de ses élèves : Dalayrac fut l'un d'eux. Langlé composa plusieurs opéras, mais l'époque, certainement, influa sur leur succès; néanmoins, celui qu'il intitula *Corisandre* est encore cité avec éloge.

Né à Monaco, en 1741, d'une famille française, Langlé est mort en 1807. Son fils a perpétué son nom au théâtre, en donnant diverses œuvres dramatiques, marquées au coin d'un esprit vif et brillant.

L'heure est maintenant arrivée de dire adieu au beau pays qui nous laissera le regret de son ciel admirable, de ses flots transparents, de son climat si vraiment doux, de ses aspects si grandioses et à la fois si pleins de charme.

Mais, si, avant de nous éloigner, il nous fallait résumer notre impression dernière, c'est avec la plus entière sincérité que nous redirions les paroles venues spontanément à nos lèvres, dès le premier instant :

« Monaco est bien le rêve le plus fantastique, devenu la plus resplendissante des réalités ! »

V. VATTIER D'AMBROYSE.





Imp. Monrocq Paris

CÔTES PROVENÇALES

Itinéraire de l'Auteur

Échelle 1 : 500.000

Kilomètres

VAUCLUSE

BASSES ALPES

ALPES MARITIMES

ITALIE

Bches DU RHÔNE

VAR

MER MÉDITERRANÉE

Is D'HYÈRES

Cavaillon
Bonnieux
Manosque
Valensole
Riez
CASTELLANE
St Auban
Cadenet
Pertuis
Lambese
Salon
Peyrolles
Rians
Tavernes
Aups
Barjols
Salernes
DRAGUIGNAN
Callas
Fayence
Comps
St Vallier
GRASSE
Vence
NICE
MONACO
Menton
AIX
Berre
Etang de Berre
Gardanne
Fuveau
Trets
St Maximin
Cotignac
Lorgues
BRIGNOLES
Martigues
MARSEILLE
Aubagne
Roquevaire
Auriol
Mt de Bretagne
Cassis
Ceyreste
la Ciotat
le Beausset
St Cyr
Bandol
Ollioules
TOULON
la Seyne
la Valette
Cuers
Solliès Pont
Hyères
Rade d'Hyères
Presqu'île de Giens
Collobrières
Bormes
Bormettes
le Lavandou
Grimaud
St Tropez
Golfe de Grimaud
Ramatuelle
Fréjus
St Raphaël
Cannes
Antibes
I. St Marguerite
I. St Honorat
Is de Lérins
I. de Porquerolles
I. de Port Cros
I. du Levant ou Titan
Grande Passe
ESTEREL
CHAINE DES MAURES

Dessiné et gravé par Ch. Lacoste

Imp. Monrocq Paris

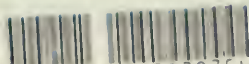
TABLE DES MATIÈRES

PRINCIPAUTÉ DE MONACO

TABLE DES GRAVURES

Les gravures hors texte sont indiquées en petites capitales

ÉVREUX, IMPRIMERIE DE CHARLES HÉRISSEY


a39003 001367076b


SANARD & DERANGEON EDITEURS
174. Rue St Jacques
PARIS